AÉRO JOURNAL

N°16
BIMESTRIEL
DÉC 00 - JAN 01

Arado 234
der Blitz-Bomber

LE GROUPE KUHLMEY

LA LIQUIDATION DES CONTRATS FRANÇAIS DE 1940

TERUHIKO KOBAYASHI UN TUEUR DE B-29

HUGIN NE RÉPOND PLUS

M 4873 - 16 - 39,00 F - RD

NOTAM
[NOTICE TO AIRMEN]

Tout le monde il est pas beau,
tout le monde il est pas gentil

Contrairement à tous ses confrères, Aéro-Journal n'est pas un magazine « politiquement correct ». Notre ton libre plaît à la plupart de nos lecteurs, mais il en défrise quelques-uns.
Certains nous traitent de révisionnistes donnant une part trop belle à Vichy et aux petites croix noires, d'autres nous qualifient de germanophobes. Cette contradiction pourrait être amusante, si ces calomnies sans fondement ne constituaient pas de la diffamation pure et simple. Pour le moment, nous répondrons simplement à leurs auteurs que nous ne servons la soupe à personne et que nous n'avons pas vocation à faire briller davantage les bottes en cuir que les bandes molletières et les bâtons de maréchal.
Ce que l'on attend d'un historien n'est-ce pas, précisément, d'être d'une certaine façon « révisionniste » ? Certains croient-ils que l'on peut écrire l'histoire uniquement en recopiant les communiqués du haut-commandement ? Derrière la propagande se cache une réalité qui ne fait pas plaisir à tout le monde. Le fait de se retrouver dans le camp vainqueur ne peut pas tout excuser. *Vae victis*, sur le plan militaire et économique, possible. Cependant, sur le plan historique, on ne peut se satisfaire d'une vision aussi simpliste des événements.
Au fil des années, à mesure que les passions s'apaisent au rythme de la disparition des principaux protagonistes, le courant historique évolue. On n'écrit plus aujourd'hui l'histoire de la Seconde Guerre mondiale comme on l'écrivait en 1950. Les vérités d'un jour ne sont pas forcément celles du lendemain. L'aviation et les aviateurs ne sont pas épargnés par l'exhumation des archives longtemps interdites au public. Il est des questions embarrassantes et des réponses dérangeantes. Certains historiens préfèrent les enterrer pour ne pas déplaire. Si tous avaient eu cette réaction, Staline passerait aujourd'hui encore pour le « Petit Père du Peuple ».
À ceux que nos publications grattent là où ça les démange, nous ferons remarquer que nous restons imperméables à l'esprit de corps et que ne sommes pas tenus au devoir de réserve. Qu'une certaine idée du corporatisme leur fasse se serrer les coudes, même s'il s'agit de défendre l'indéfendable, c'est leur affaire. Cette attitude est toutefois aux antipodes d'une certaine idée de la démocratie pour laquelle ils ont eux-mêmes risqué leur vie et que nombre de leurs camarades sont tombés.
Nous savons ce que nous leur devons et nous ne pouvons que leur en être reconnaissants.
Mais pas au point de brader notre liberté d'expression.

CJE

AÉRO-JOURNAL N° 16 – Décembre 2000 - janvier 2001

Magazine bimestriel édité par Aéro-Éditions, S.A.R.L. au capital de F. 50 000 immatriculée au RCS d'Auch, SIRET 418 838 934 00028.
Commission paritaire : 77345
ISSN : 0336-1055
Dépôt légal : 4e trimestre 2000
Directeur de la publication et rédacteur-en-chef : Christian-Jacques Ehrengardt
Secrétaire de rédaction : Philippe Listemann
Reponsable de la publication pour la Belgique : J-Ph. Tondeur, Av.Fr.Van Kalken 9, 1070 Bruxelles, Belgique
Adresse du siège social :

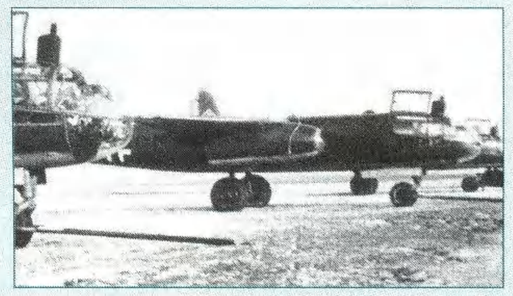
AÉRO-ÉDITIONS
50, bld Paul Valéry 32500 Fleurance
(Tél.: 05.62.06.03.00 - fax : 05.62.64.05.22 - e-mail : aerojournal@infonie.fr)

Imprimé en France par N.P.C. à Limoges (87).
Prix au numéro : F. 39,oo (France) ou Euro 6,20.

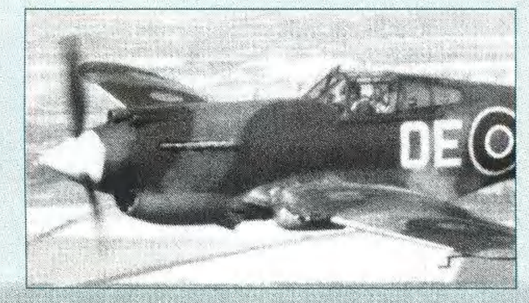
Les articles publiés n'engagent que la reponsabilité de leurs auteurs.
© Copyright Aéro-Éditions. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

SOMMAIRE

4 Der Blitz-Bomber
L'Arado 234 tient une part à place dans l'histoire de l'aviation par le fait qu'il fut le premier bombardier à réaction au monde. Il fut aussi le seul avion à réaction allemand qui puisse être considéré comme une réussite.

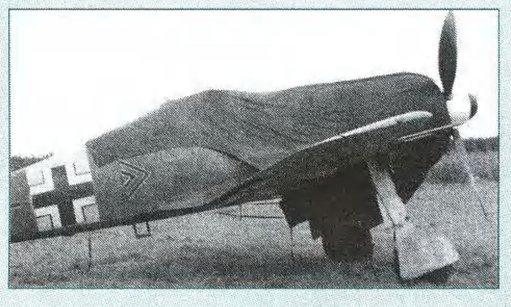


24 Pour le franc symbolique
Que sont nos contrats devenus ? Après juin 1940, ces milliers d'avions commandés par la France aux États-Unis, il fallait bien les livrer. Mais à qui et pour quoi faire ?



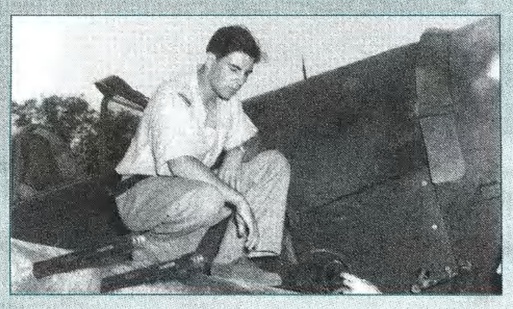
38 Les as de l'aviation : Teruhiko Kobayashi
Devenu par la force des choses la bête noire des Japonais, le B-29 constitue la cible prioritaire des pilotes de la défense aérienne du territoire – mais pas pour autant une cible facile !

41 Le groupe Kuhlmey
Lorsque les Soviétiques déclenchent une vaste offensive en juin 1944, les Finlandais totalement débordés doivent faire appel à leur puissant allié. La Luftwaffe dépêche en Carélie une unité très spéciale.



49 Hugin ne répond plus
En juin 1952, l'armée de l'Air suédoise perd deux avions abattus à trois jours d'intervalle par des MiG-15 au-dessus de la Baltique.
Mais que faisaient-ils donc dans l'espace aérien soviétique ?

54 Jusqu'au bout sur nos Mohawk
Le petit chasseur de Curtiss ne fera pas que le bonheur des Français, il sera aussi utilisé par la RAF en Extrême-Orient – non sans succès.

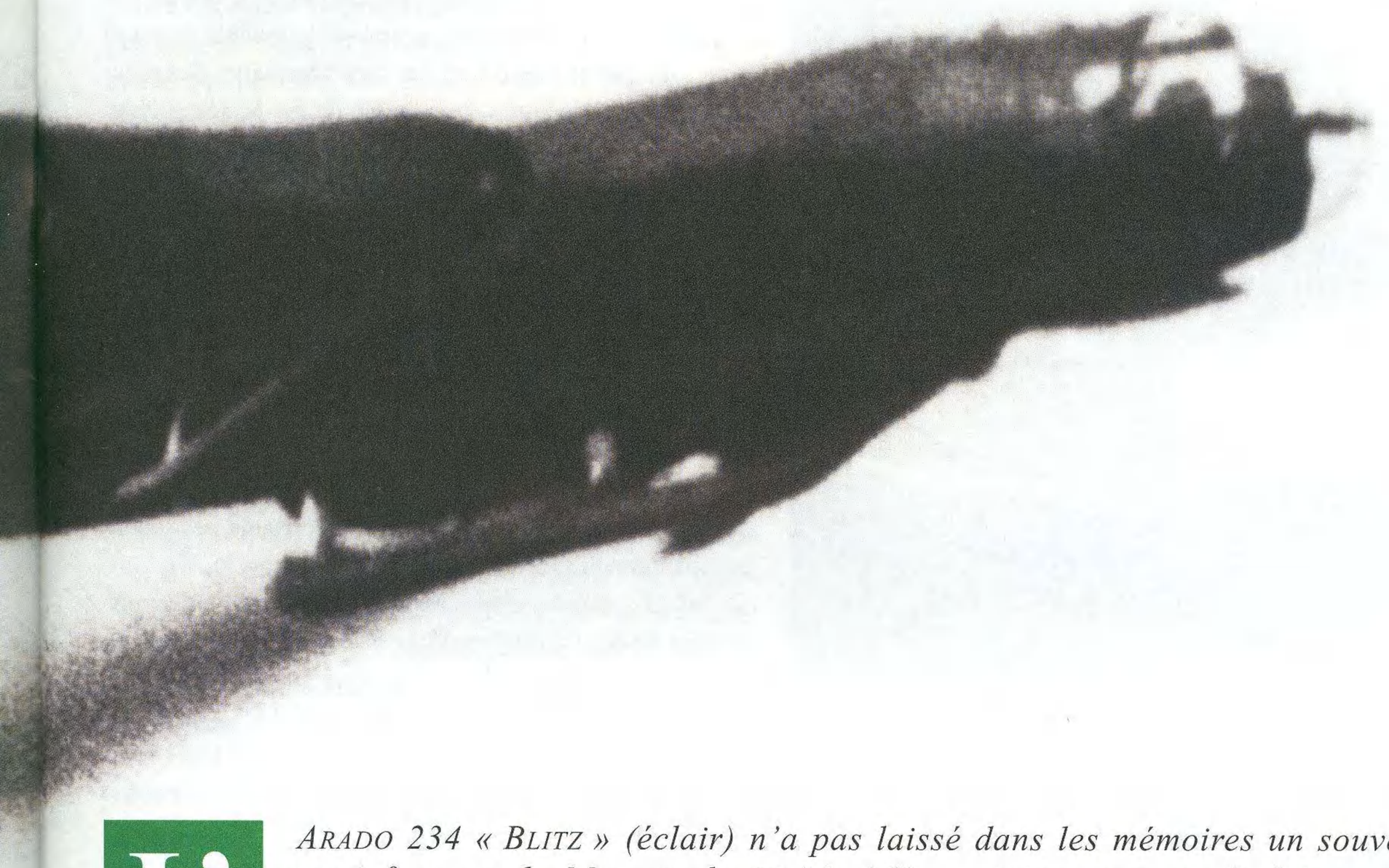


59 La chasse française (16) : le GC II/4
Considéré comme l'une des unités d'élite de la chasse française, le II/4 avec ses « Diables Rouges » et ses « Petits Poucets » fait une glorieuse campagne en mai-juin 40. Il n'en sera pas moins dissous au mois d'août.

Premier bombardier à réaction au monde, l'Arado 234 est aussi considéré comme le « jet » allemand le mieux réussi.

Arado Ar 234

der Blitz-Bomber



L'ARADO 234 « BLITZ » (éclair) n'a pas laissé dans les mémoires un souvenir aussi fort que le Messerschmitt Me 262, certainement par le fait que les avions de reconnaissance ou de bombardement opèrent avec moins de « panache » que les chasseurs. Il n'en demeure pas moins que l'appareil possède la distinction d'avoir été – à la fois – le premier avion de reconnaissance et le premier bombardier à réaction au monde.

Jean-Claude Mermet

Aux environs de 18 heures à Juvincourt, le 2 août 1944, le biréacteur, après avoir touché le sol sans circuit d'approche, s'immobilise enfin à la suite d'une longue glissade sur ses patins. Aussitôt, les mécaniciens qui l'attendaient retirent les magasins des caméras qui renferment de précieuses images latentes qui seront traitées avec célérité : la couverture du front de Normandie en vues verticales ! L'*Oberleutnant* Erich Sommer vient d'effectuer, en une heure trente minutes [1] et sans opposition, aux commandes de l'Arado 234 V7 (T9+MH), la première mission photographique opérationnelle de tous les temps sur un avion à réaction.

LE PROJET D'AVION-ESPION

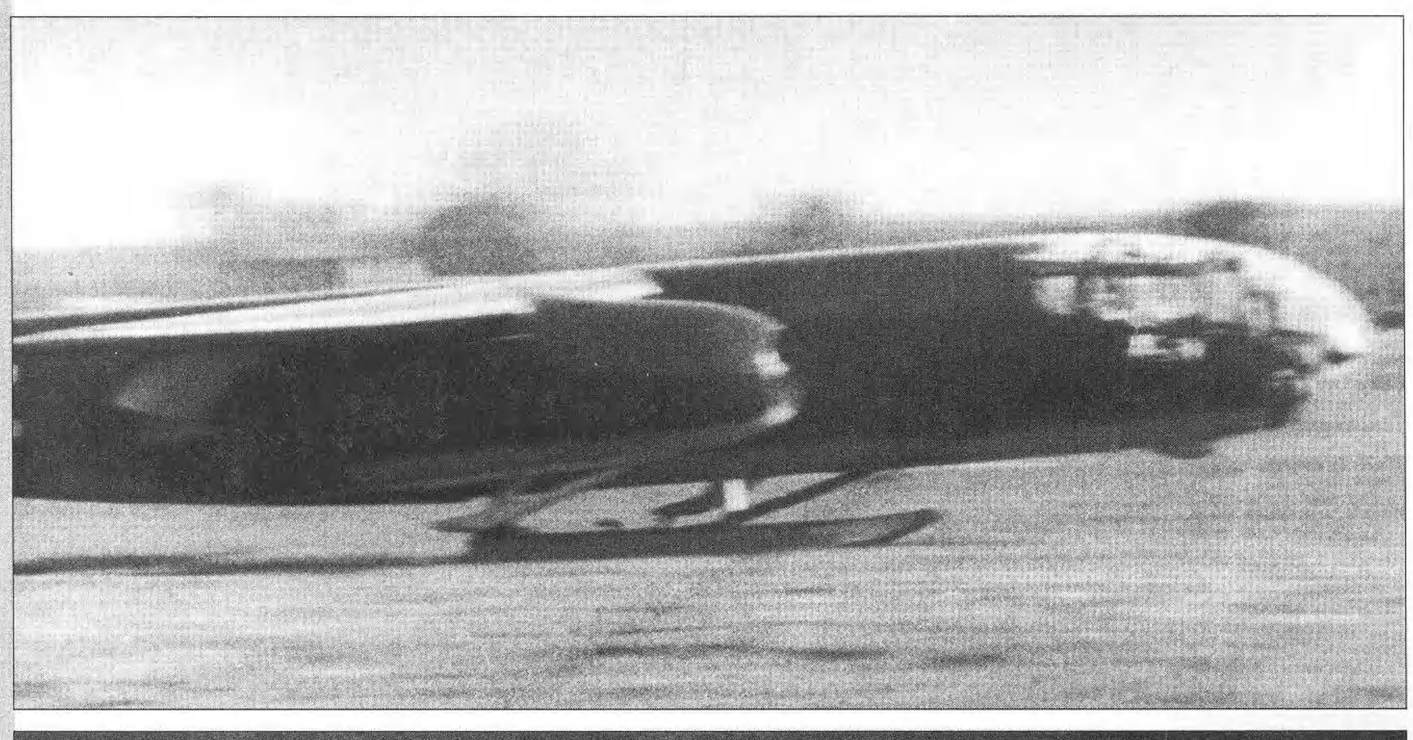
Dès octobre 1940, malgré les communiqués officiels de la propagande, l'OKL (*Oberkommando der Luftwaffe* - haut commandement) dut bien admettre que l'assaut aérien contre la Grande-Bretagne était un échec et que la guerre durerait plus longtemps que prévu. En conséquence, il fallait inventer de nouveaux avions de reconnaissance très rapides, afin de connaître les dispositifs offensifs que l'ennemi ne manquerait pas de mettre en œuvre.

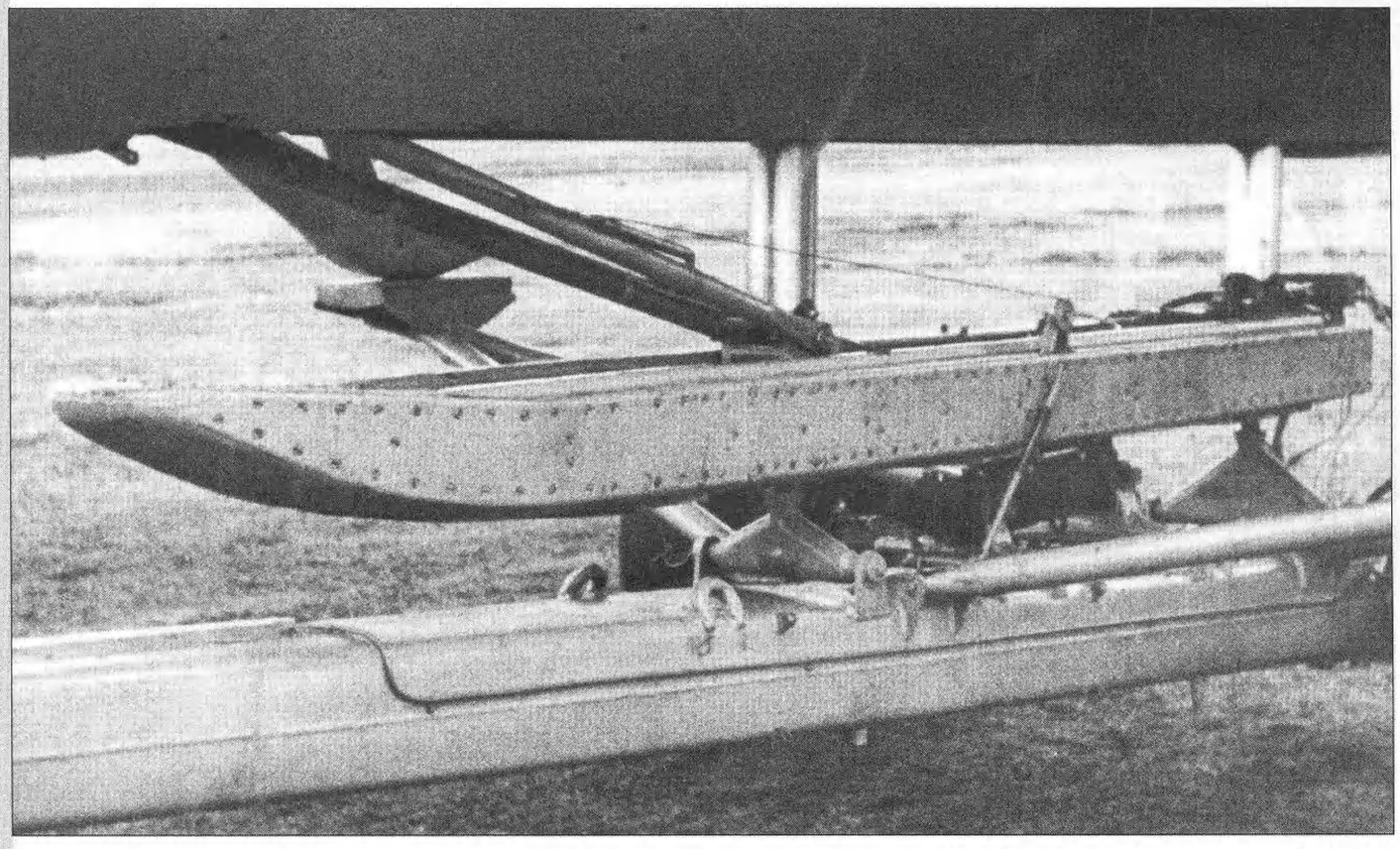
À la fin de l'année, Arado [2] reçut du RLM (*Reichsluftfahrtministerium*, ministère de l'Air du Reich) une demande de faisabilité d'un avion de reconnaissance propulsé par les « *nouveaux moteurs à réaction* » alors en développement « *et capable d'espionner la flotte britannique à Scapa Flow* ».

Le projet se présentait sous la forme d'un appareil à fuselage semi-monocoque à aile droite haute, propulsé par deux, trois, voire quatre, réacteurs suspendus ou non sous les ailes. Chose étrange, « *vu la nécessité d'opérer à partir de petits terrains* », il n'avait pas de train d'atterris-

[1] Estimation de l'auteur fondée sur les éléments disponibles. L'heure exacte du départ de Juvincourt n'est pas connue.
[2] Il semble que, contrairement aux habitues, il n'y eut pas de compétition entre plusieurs firmes.

Arado 234





Ci-dessus :
atterrissage sur le patin central du prototype V1.
En dessous, le chariot et le patin du V5.
Le chariot avait été conçu pour s'éjecter automatiquement dès que l'appareil avait atteint la vitesse de décollage, mais à la suite de nombreux dysfonctionnements, il fut substitué un système manuel.

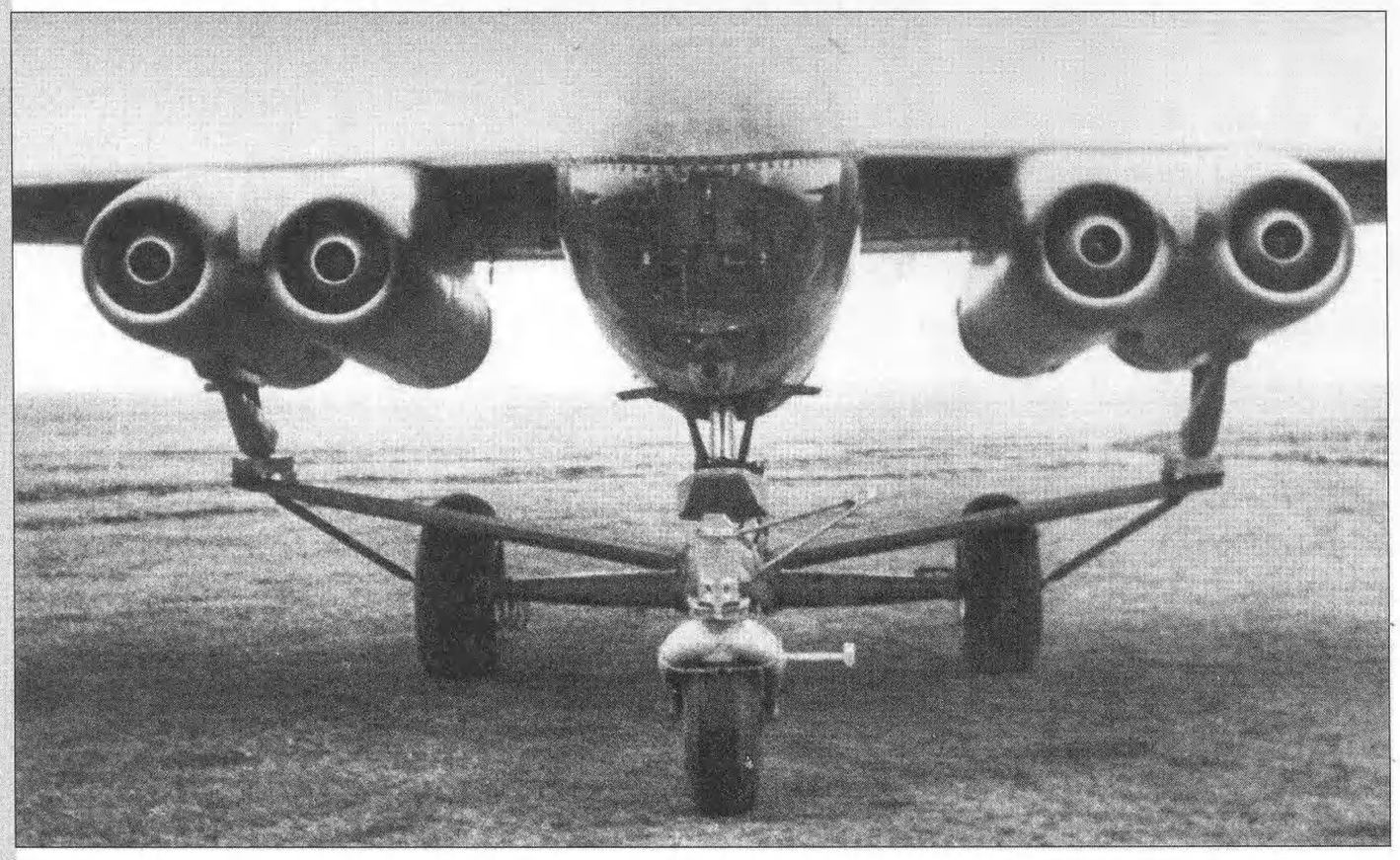
sage et, donc, pas de « train de décollage », qui était remplacé par un chariot largable à l'envol et par trois patins rétractables afin de permettre un atterrissage « à la façon des planeurs ».

Arado ayant d'autres productions à assurer (Ar 232 et 240, entre autres), le projet n'évolua que lentement, car, toujours officieux, enfin présenté au RLM en septembre 1941, il ne fut officialisé que le mois suivant sous le numéro RLM 8-234.

LES PROTOS À PATINS

Ci-dessous :
l'Arado Ar 234 V8 à quatre réacteurs BMW 003 jumelés.
(Photos Blitz Publications)

Face à la certitude que les réacteurs BMW ne seraient pas livrés avant longtemps, le projet E 370 fut légèrement modifié afin de permettre le montage de deux réacteurs



Jumo 004 un peu plus lourds et volumineux que les P 3302 (futurs BMW 003A), soit 720 kg contre 570 par unité.

À cette occasion, Arado innova. Il était alors traditionnel de construire les ailes en joignant en droite ligne par des longerons tous les points situés à un pourcentage donné de la corde. Les ingénieurs maison joignirent tous les points de même pente, ce qui donna une aile à surface très lisse sans gauchissement des feuilles de métal, d'un rendement aérodynamique supérieur.

En avril 1942, le RLM passa commande de six prototypes et le reste de l'année fut employé à tester des maquettes en soufflerie et à actualiser le modèle au fur et à mesure que se précisaient les caractéristiques des réacteurs. Le 28 décembre, le commande fut portée à vingt prototypes à livrer selon le programme suivant :

– Ar 234 V1 à V7, biréacteurs, fin novembre 1943;
– V8, biréacteur à moteurs BMW 003, en janvier 1944;
– V9 à V14, entre janvier et juillet 1944.
– V15 à V20, à quatre réacteurs BMW, entre juin et octobre 1944.

Contrairement à une croyance répandue, le montage d'un train d'atterrissage tricycle fut envisagé très tôt dans l'évolution de l'avion. Un feuillet technique daté du 12 janvier 1943 (c'est-à-dire contemporain du début de la construction du premier prototype) décrit une version de bombardement indéterminée avec train tricycle.

Ce fut au début de 1944, semble-t-il, que furent définitivement fixées les différentes versions de base du modèle 8-234 :

– Ar 234A : bi ou quadriréacteur (V1 à V8);
– Ar 234B : biréacteur à train tricycle (V9 à V18);
– Ar 234C : quadriréacteur à train tricycle et cabine pressurisée (V19 à V20 [3]).

Terminé de construire à Brandenburg, l'Ar 234 V1 fut transporté le dimanche 18 juillet 1943 à Rheine, où le montage final fut immédiatement entrepris. Le premier point fixe des réacteurs et les premiers roulages furent effectués le 21 juillet. Enfin, le vendredi 30 juillet 1943, l'Ar 234 V1, Wk.Nr. 130001, codé TG+KB, prit l'air pour la première fois. Il était 20h02.

Le chariot fut détruit lors de ce premier envol. À 20h15, l'avion reprit contact avec le sol sur ses patins. À cause de la destruction du chariot, le second vol n'eut lieu que le mardi 10 août, de 16h37 à 17h31. Pour ces deux premiers vols, le *Flugkapitän* Selle était aux commandes. Dans son rapport du 12 août, il fait part de ses « bonnes impressions » sur l'ensemble de l'avion, qui put atteindre 650 km/h. Le premier décollage « *au poids de 6 330 kg demanda 750 m de piste et le second, à 7 400 kg, en demanda bien 1 000* ».

Lors de ces deux vols, le chariot fut largué de 650 m d'altitude à la vitesse de 230 km/h, mais les parachutes de récupération ne fonctionnèrent pas. Les atterrissages se firent à 165 km/h. Le *Flugkapitän* Selle déclara que « *dans l'ensemble, l'avion est empreint de sécurité* ».

Les prototypes V2 (DP+AW), V3 (DP+AX), V4 (DP+AY) et V5 (GK+IV) effectuèrent leur premier vol,

[3] Finalement, le nombre de prototypes commandés atteindra 40 machines dont, vraisemblablement, aucune de celles numérotées de 31 à 40 ne sera construite.

respectivement les 13 septembre, 29 septembre, 26 novembre et 22 décembre 1943, aux mains de Selle pour les deux premiers, aux mains du *Flugkapitän* Janssen pour les deux autres. Du 30 août au 13 septembre, aucun appareil n'était disponible, puis du 3 octobre au 26 novembre, la Luftwaffe se retrouva avec un seul prototype. En effet, le V1 fut accidenté le 29 août 1943 et ne revola jamais plus et le V2, suite à un incendie de réacteur, fut détruit lors de son cinquième vol, le 1er octobre 1943. Selle, qui trois jours auparavant avait fait effectuer son premier vol au V3, trouva la mort dans l'accident.

Après l'accident fatal du V2, il fut décidé, comme suite à des conversations avec Messerschmitt, d'installer, entre autres équipements, une cloison pare-feu au-dessus des réacteurs pour protéger l'intrados des ailes et un système d'élimination du carburant de fuite sur les parties chaudes des réacteurs. L'aération des capots moteurs fut changée de manière à « *provoquer une chute de pression de l'avant vers l'arrière* » et les prototypes à venir furent équipés d'extincteurs automatiques et, certains d'entre eux, d'un siège éjectable.

Les Arado 234 V6 (GK+IW, Wk.Nr. 130006) et V8 (GK+IY, Wk.Nr. 130008), devenus quadriréacteurs à moteurs BMW 003A-0, se distinguaient l'un de l'autre par le fait que les moteurs étaient séparés sur le V6 et regroupés en deux nacelles de deux moteurs sur le V8. Le V6, qui effectua son premier vol le 25 avril 1944 (pilote Janssen), se crasha à l'atterrissage le 1er juin suivant et ne vola plus jamais. Le V8, dont le premier vol remontait au 4 février 1944, fut retiré du programme d'essais le 6 mai de la même année.

LES PROTOS À TRAIN TRICYCLE

À partir de l'Ar 234 V9 (PH+SQ, Wk.Nr. 130009), qui effectua son premier vol le 12 mars 1944, le Blitz, dont le nom de code aux essais était Hecht (brochet), fut équipé d'un train tricycle à grosses roues (935x345) pour terrain sommairement aménagé, qui avec des amortisseurs faibles, « *faisait se balancer l'avion au roulage d'une aile sur l'autre et d'avant en arrière, ne reprenant son assiette que très lentement* » [4].

Le V10 (PH+SR, premier vol en avril 1944) se distinguait du précédent par le montage au-dessus de la verrière d'un périscope visant vers l'arrière.

Les prototypes les plus remarquables parmi les suivants furent :

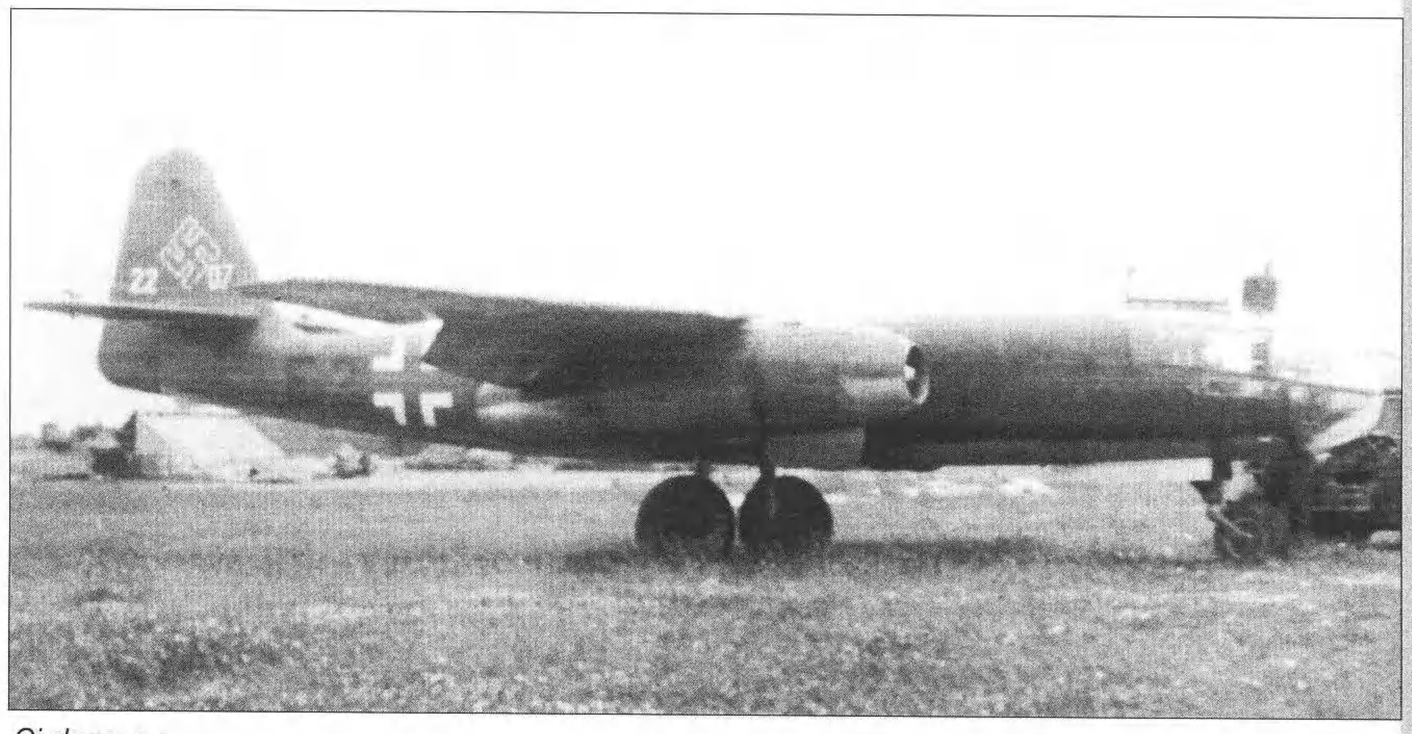
– le V12, avec un empennage vertical agrandi; il fut détruit par bombardement le 4 avril 1945.

– le V13, bien que de la série B, transformé en quadriréacteur à moteurs BMW 003. Il fut détruit lors de son premier vol qui ne dura que... 14 secondes, après que trois de ses quatre réacteurs tombèrent en panne au décollage à 20 m d'altitude.

– le V14, à deux BMW 003.

– le V16 à deux moteurs BMW 003R (combiné réacteur/fusée), qui fut détruit, non fini, par les Britanniques. Cet avion était muni, en outre, de la *Versuchsflügel* II (aile expérimentale n° 2) en forme de

[4] Rapport du 30.04.44 concernant le 32ème vol du V9 du 26 avril, pilote *Flugkapitän* Günther Eheim.



Ci-dessus :
l'Arado 234 S7 (Wk.Nr. 140107, SKZ GM+BG) porte le code de l'*Erprobunsstelle* E-2 de Rechlin (E2+30). Il termine sa carrière à Schleswig en mai 1945. Une autre photo de cet appareil a été publiée dans Aéro-Journal n° 12.
(Collection J.V. Crow)

Ci-dessus :
le périscope était un équipement indispensable sur un avion dont l'agencement du poste de pilotage supprimait totalement le champ de vision du pilote vers l'arrière. Bien que spacieuse, la cabine était bourrée d'instruments et de consoles.
(Archives KG 76)

Arado 234

Ci-dessus :
le *Flugkapitän* Selle à bord du premier prototype. Le manche à balai pivotait vers la droite pour permettre au pilote, seul membre de l'équipage, de se lever et d'aller s'agenouiller à l'avant de la cabine pour manier son viseur de bombardement Lotfe 7 – après avoir enclenché le pilote automatique !
(Photo Blitz Publications)

croissant, c'est-à-dire à flèche décroissante de l'emplanture au saumon (37° à 23°), qui, dans l'esprit de ses inventeurs, le Dipl. Ing. Rudiger Kösin et son assistant Walter Lehmann, devait permettre de garder le même nombre de Mach critique sur toute la longueur du bord d'attaque.

Le V18, dernier prototype de la série B, équipé de cette même aile, ne fut jamais terminé selon toutes les apparences.

Lors d'une réunion tenue à Landeshut, en Silésie, le 19 septembre 1944, il fut arrêté :

a) la construction par la firme Petara de deux ailes d'essais en bois pour l'Arado 234 V16. Le montage et les contrôles de la première, sans fentes, devront être terminés pour le 14 octobre 1944. La seconde avec fentes sera montée ultérieurement.

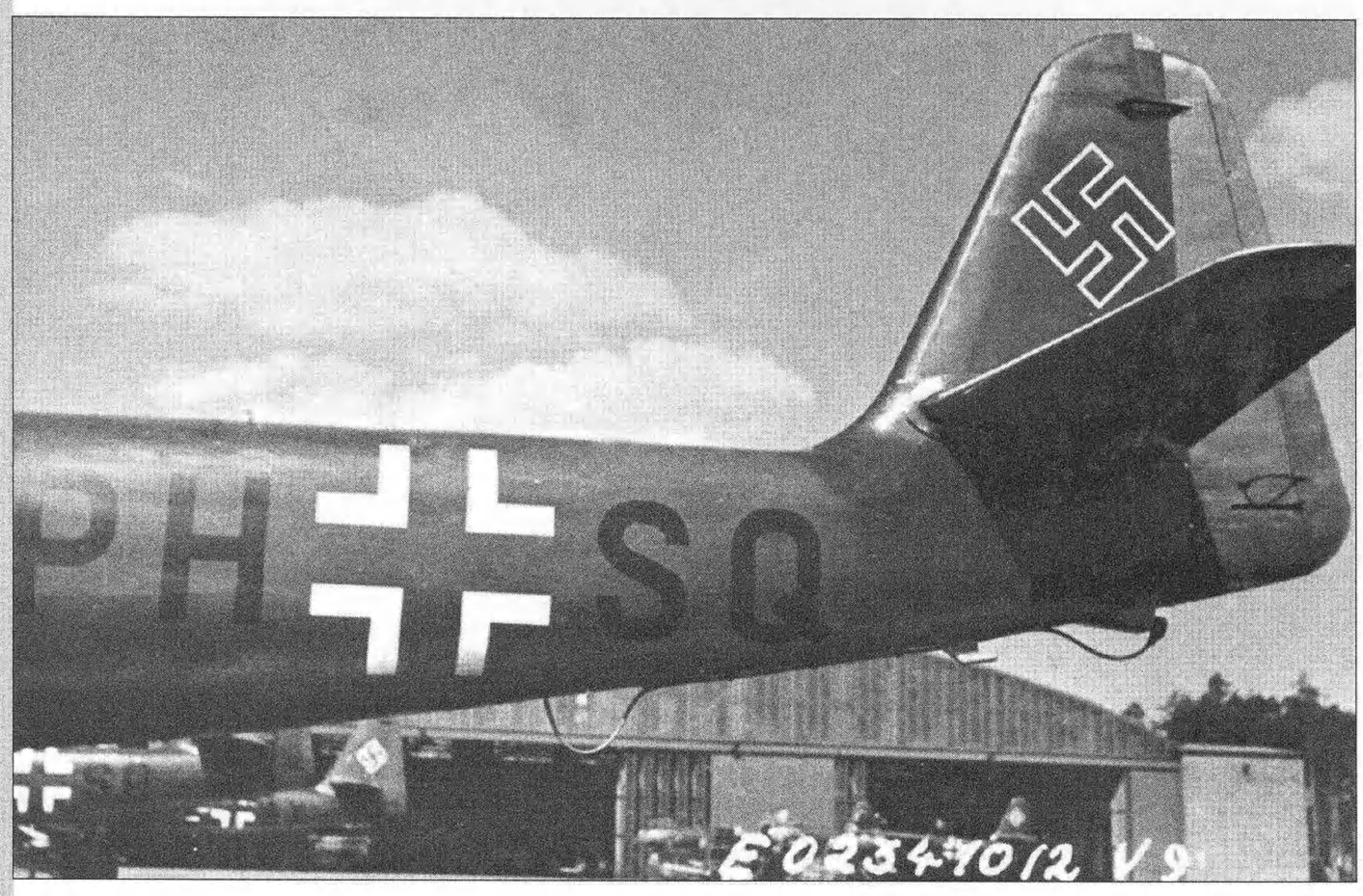
b) l'Ar 234 V18 recevra ce type d'aile, mais métallique. Une autre aile servira aux essais de rupture.

c) l'Ar 234 V26 doit recevoir une aile de plan standard mais à profil laminaire.

d) l'Ar 234 V30 recevra lui aussi une aile à profil laminaire.

e) un jeu de quatre empennages en flèche sera construit pour ces prototypes.

Ci-dessous :
au premier plan, l'Ar 234 V9 (PH+SQ) et derrière, les V10 (PH+SR) et V3 (DP+AX). La référence de la photo masque malheureusement les appareils de la rangée de droite.
(Photo Blitz Publications)



LES QUADRIRÉACTEURS À TRAIN TRICYCLE

Le prototype V19 (PI+WX, Wk.Nr. 130029), qui servit à la définition de la série C, se caractérisait par ses quatre réacteurs regroupés deux à deux en nacelle et par une nouvelle cabine. Son premier vol eut lieu le 16 octobre 1944 aux mains de Janssen. Le V21 (RK+EL, Wk.Nr. 130061) servit à la définition de la série C-3 (multirôle). Le V23 devint le premier Ar 234C-3N de chasse de nuit, tout comme le V27 en deviendra le second exemplaire non terminé. Parmi les autres prototypes recensés, aux rôles changeants, on trouve le V24 à cabine pressurisée (non terminé) et les V32 et V33 (certainement pas même construits partiellement), qui devaient donner naissance au triplace Ar 234C-5.

L'Ar 234 V19, après la fin des essais prévue pour janvier 1945, devait recevoir l'aile expérimentale n° 2, métallique cette fois. La modification ne fut certainement pas entamée. Dans un compte rendu daté du 12 août 1944, une version C-3 était prévue avec deux turbopropulseurs DB-PTL 021, escompté pour la mi-1945.

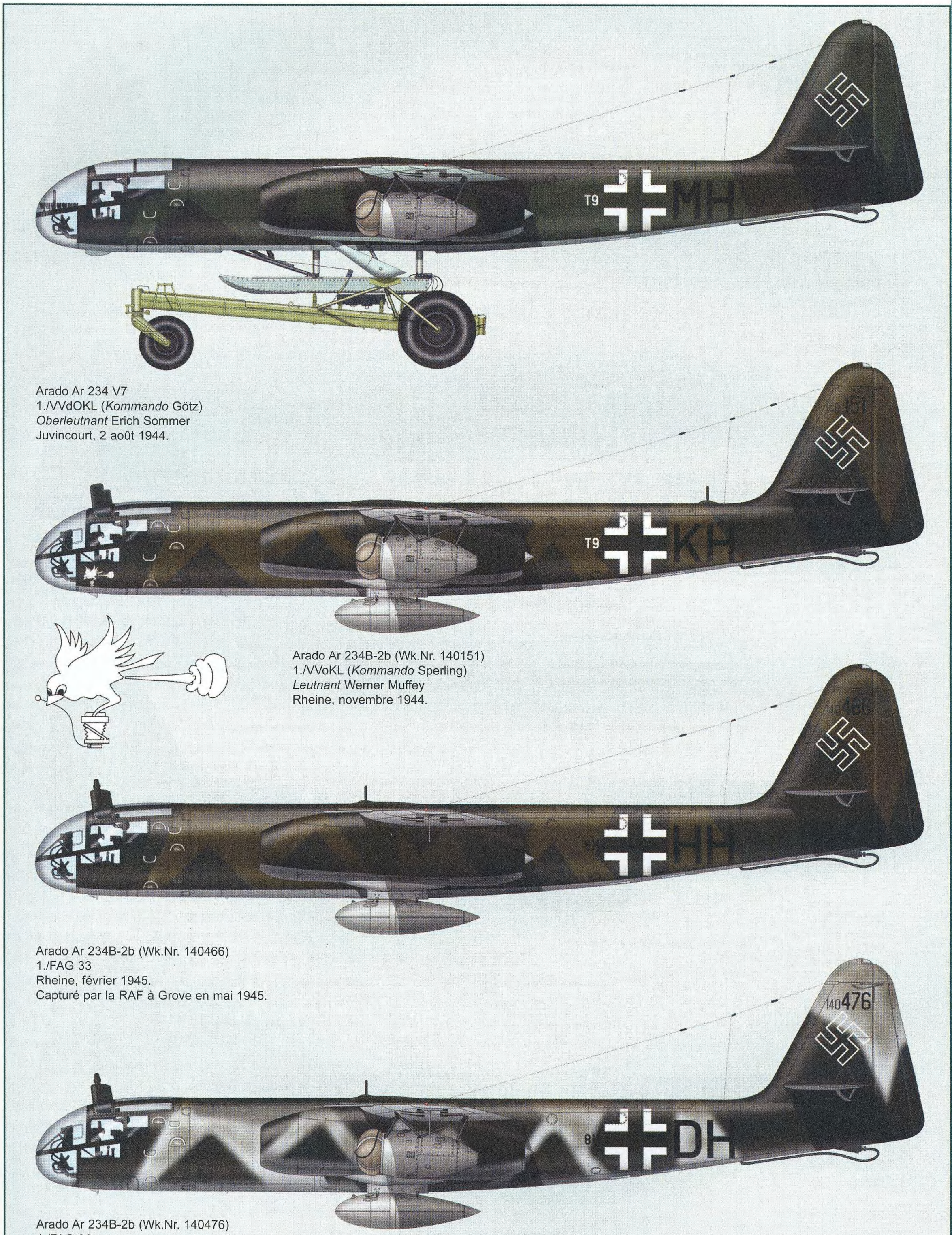
LES VERSIONS DE SÉRIE

Il apparut très vite que les versions à train classique étaient les seules possibles pour un emploi opérationnel efficace. Si le décollage sur chariot ne présentait pas d'inconvénient majeur, il n'en était pas de même lors de l'atterrissage et des manœuvres au sol – sans compter une logistique très lourde. Nous en reparlerons avec l'emploi des Ar 234 V5 et V7 en opérations.

Le 9 mai 1944 eut lieu le premier vol en formation de deux « brochets », les Ar 234 V9 et V10, au cours de leur 44ème et 7ème vol respectif. L'expérience fut renouvelée le 15 mai avec les V10 (14ème vol) et V11 (3ème vol). Il était recherché, en fonction de la « *molesse de réaction de la manette des gaz* », le temps nécessaire aux avions pour se regrouper lors de décollages assistés ou non par fusées; recherchées aussi les procédures d'évitement de tourbillons dûs aux turbines et aux fusées, de regroupement en montée, en virage, etc.

LA PREMIÈRE UNITÉ

Le 23 mai 1944, le *Hauptmann* Cornelius Nöll prévoyait l'affectation des V5 et V7 à un *Aufklärungskommando* (détachement de reconnaissance) se résumant en termes de personnel navigant à la seule personne de l'*Oberleutnant* Horst Götz ! Le 1er juin, le V5 effectuait deux vols d'usine, le premier avec Johan Janssen, le second avec Horst Götz, en vue de sa livraison à ce détachement. Götz s'entraîna encore sur le V4 le 10 juin, pendant un vol de 21 mn seulement ! Le 15 juin sur le V5, il entreprit un vol de reconnaissance d'une durée totale de une heure et onze minutes, montant jusqu'à 6 000 mètres d'altitude au-dessus de Brandenburg. Cet appareil était déjà prêt pour sa future mission dès avant le 23 mai, car Arado en refusa la livraison à l'*E-Stelle* de Rechlin qui le demandait pour « *essais des moteurs Jumo 004 en haute altitude* ». Arado argua du fait que « *le V5 était déjà équipé de caméras et prévu par le chef* Generalluftmeister/C-(Amt)-E *à un emploi particulier* ». Cet emploi particulier était tout simplement le survol de l'Angleterre afin de « *percer les secrets de la future attaque des Alliés contre la Forteresse Europe* ».



Arado Ar 234 V7
1./VVdOKL (*Kommando* Götz)
Oberleutnant Erich Sommer
Juvincourt, 2 août 1944.

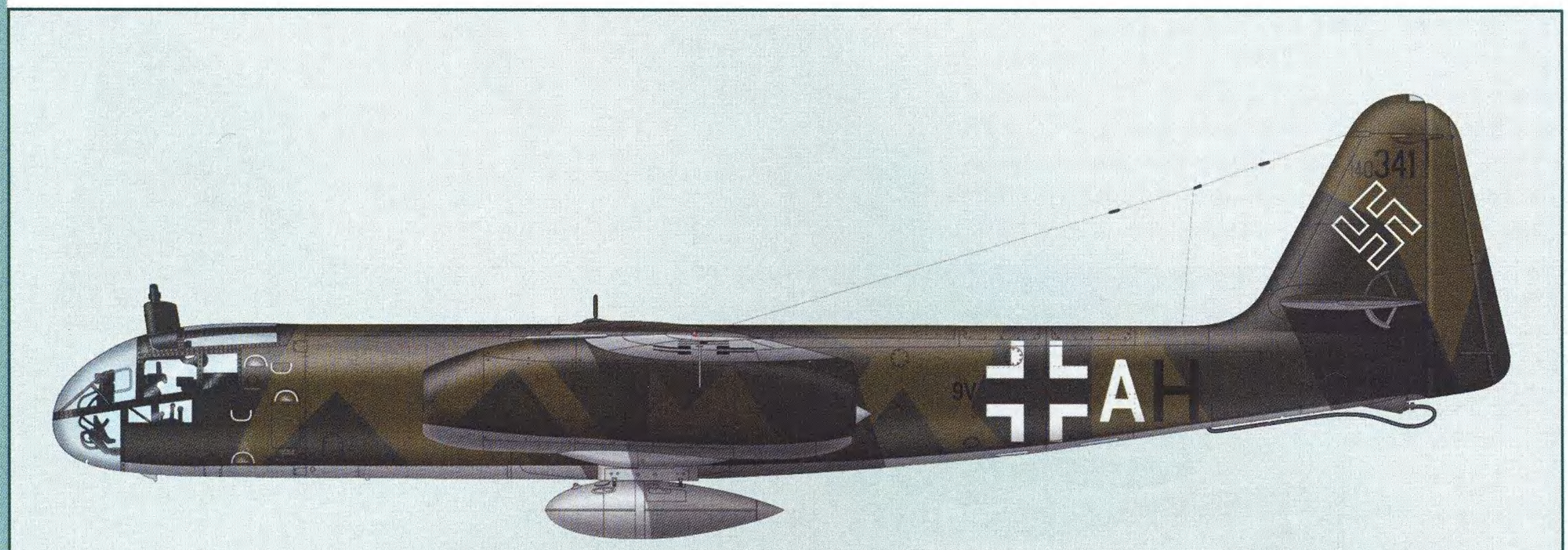
Arado Ar 234B-2b (Wk.Nr. 140151)
1./VVoKL (*Kommando* Sperling)
Leutnant Werner Muffey
Rheine, novembre 1944.

Arado Ar 234B-2b (Wk.Nr. 140466)
1./FAG 33
Rheine, février 1945.
Capturé par la RAF à Grove en mai 1945.

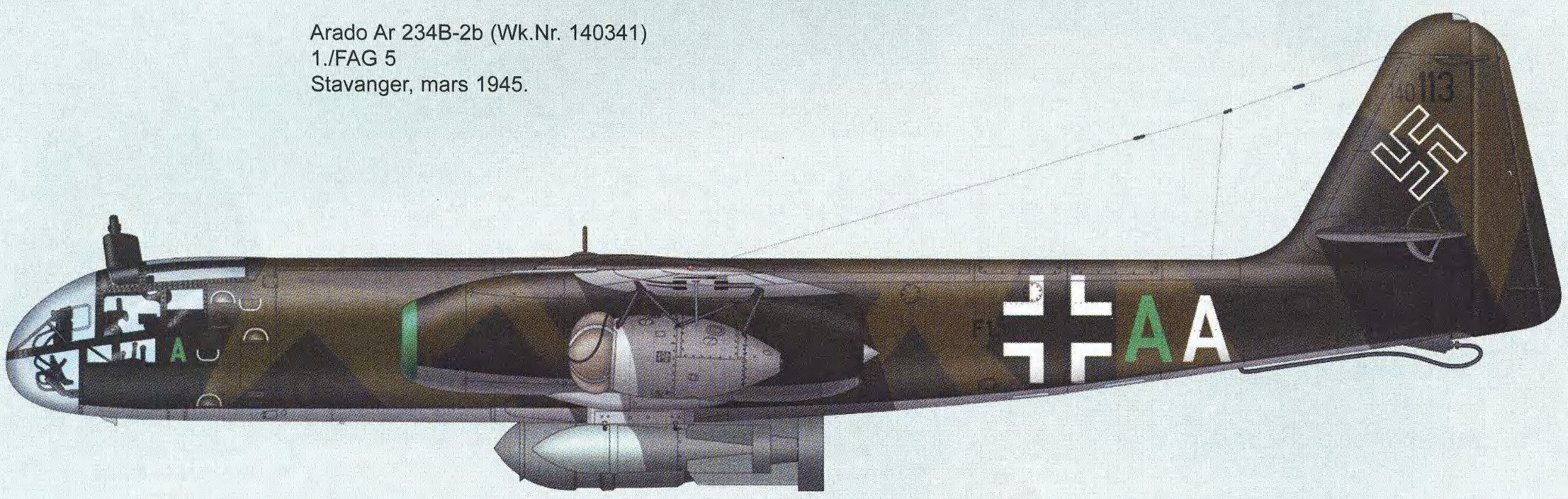
Arado Ar 234B-2b (Wk.Nr. 140476)
1./FAG 33
Rheine, février 1945.

© P-A. Tilley - Aéro-Éditions - 2000

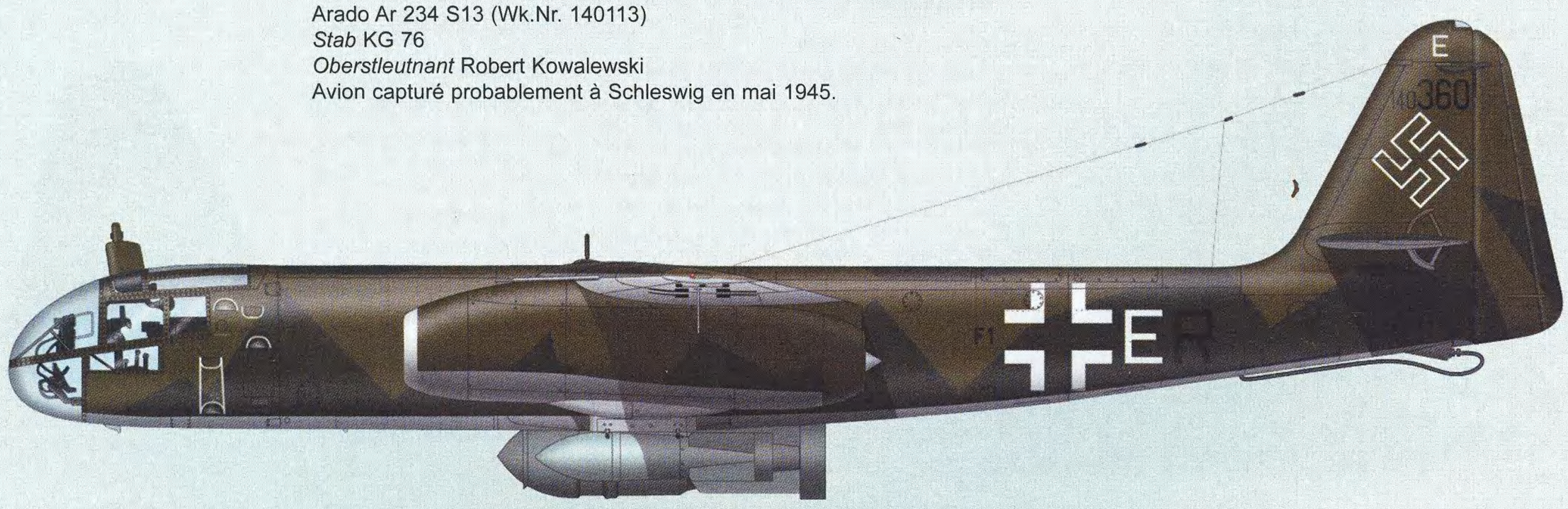
Arado 234



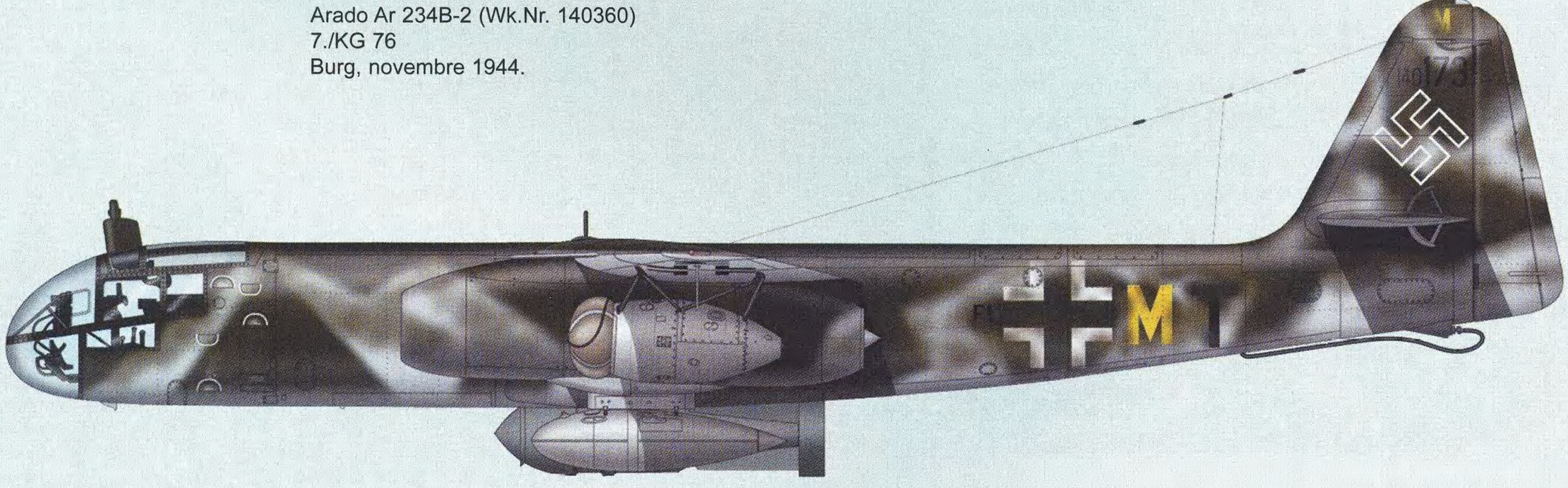
Arado Ar 234B-2b (Wk.Nr. 140341)
1./FAG 5
Stavanger, mars 1945.



Arado Ar 234 S13 (Wk.Nr. 140113)
Stab KG 76
Oberstleutnant Robert Kowalewski
Avion capturé probablement à Schleswig en mai 1945.

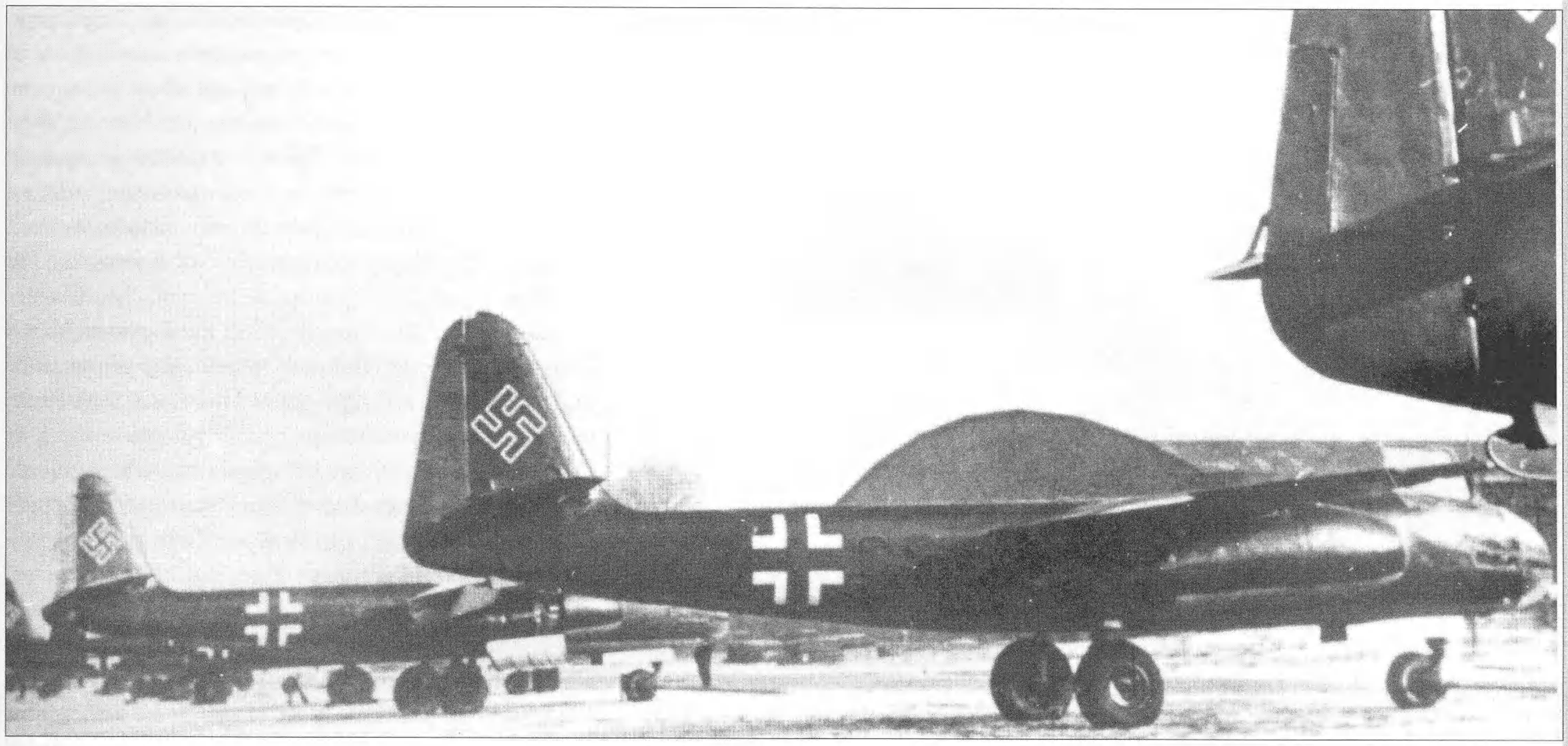


Arado Ar 234B-2 (Wk.Nr. 140360)
7./KG 76
Burg, novembre 1944.



Arado Ar 234B-2 (Wk.Nr. 140173)
9./KG 76
Abattu le 22 février 1945 à Segelsdorf.

© P-A. Tilley - Aéro-Éditions - 2000



Alignement d'Arado 234B de la 8./KG 76 à Burg, pendant l'hiver 1944/45.
Au premier plan, le F1+CS porte le Wk.Nr. 140325. Transféré au *Kommando* Lukesch, il fera partie de l'*Einsatzstaffel* de la KG 76. (Archives KG 76)

À cette fin, la 1./VVdOKL [5] mit en place ce *Kommando* opérationnel composé des Ar 234 V5 et V7. Ce dernier effectua son premier vol le le 22 juin 1944 aux mains du *Flugkapitän* Walter Kröger, partant de Brandenburg pour se rendre à Alt Lönnewitz en trente minutes. Muni de caméras, il fut directement affecté à l'*Einsatzkommando* (détachement opérationnel, sous-entendu de reconnaissance). Dès le 26 juin, pour le second vol du V7, l'*Oberleutnant* Erich Sommer s'envola pour une mission de reconnaissance jusqu'à 11 000 m d'altitude, atteignant une vitesse de 950 km/h au cours de sa descente finale. Trois jours plus tard, Sommer « remit ça » avec un vol d'une durée de deux heures vingt (11h55-14h15). Après l'atterrissage, il fut constaté que le restant de carburant aurait pu permettre un vol de deux heures et demie. Mais pour l'heure, 10 000 m d'altitude et une vitesse constante donnaient un rayon d'action de 1 650 km, soit 708 km/h de moyenne ! Cependant, ces vols de reconnaissance n'étaient encore que de l'entraînement car, selon Erich Sommer, le premier vol opérationnel de reconnaissance n'eut lieu que plus tard. Dans une interview, il déclara : « *La première reconnaissance sur le front du débarquement, le 7 août 1944, reste le premier vol opérationnel d'un jet de reconnaissance* ». Notons, cependant, que les photographies de cette mission sont datées du 2 août 1944 et référencées à la 1.(F)/121 (unité simplement chargée du traitement des films ?).

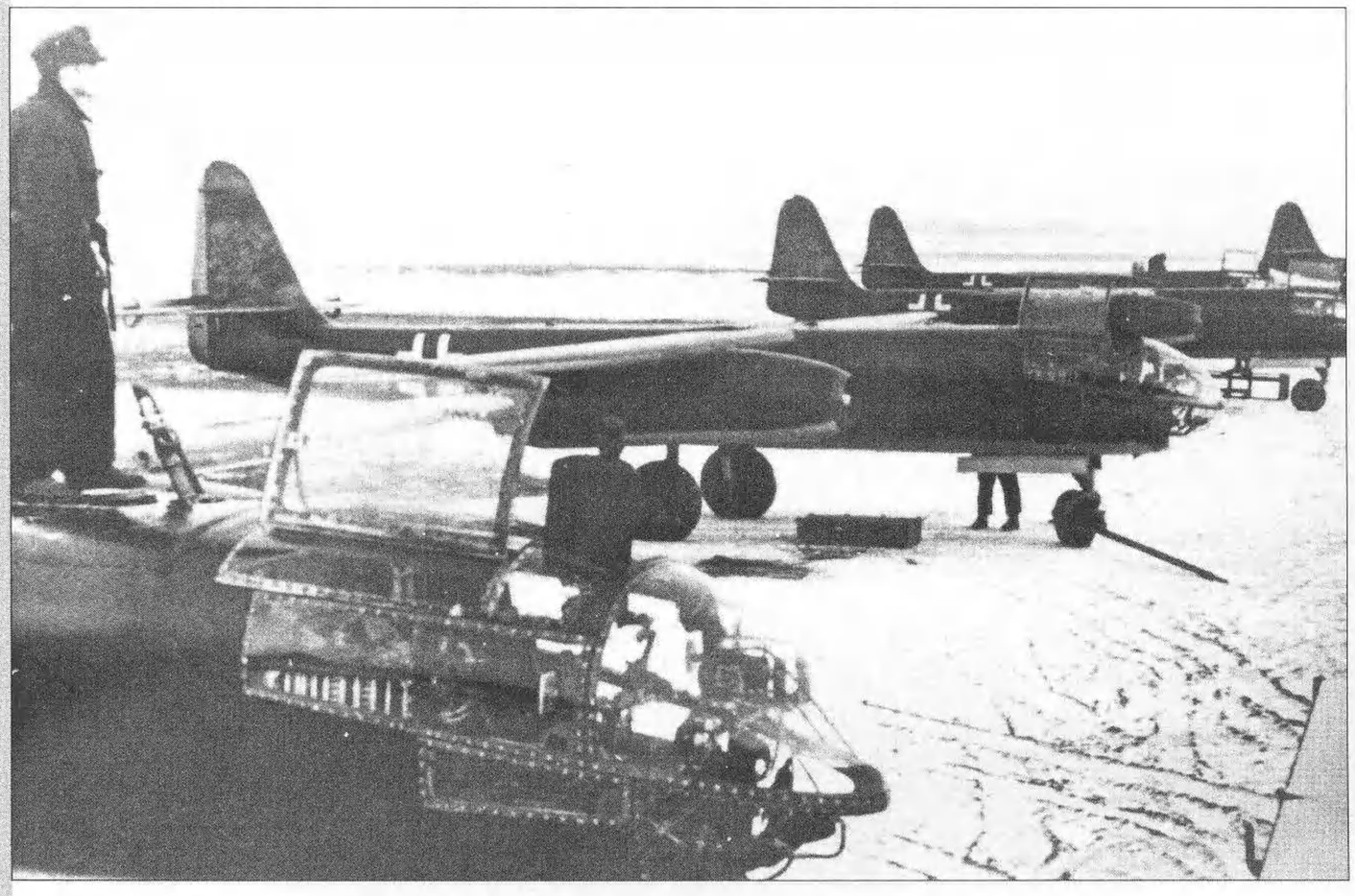
LA MISSION HISTORIQUE

La météo était parfaite et, d'après les renseignements recueillis et recoupés, le scénario de la mission fut le suivant : la montée vers l'ouest, à partir de Juvincourt, prit environ 25 mn pour atteindre le but et l'altitude de 11 500 m. Erich Sommer vira alors à 180° au-dessus de Cherbourg pour se diriger cap à l'est. Il prit du « badin » pendant sa descente jusqu'à 11 000 m et stabilisa sa vitesse à 740 km/h. Un moment plus tard, vers 16h30, les deux caméras commencèrent à fonctionner à raison d'un déclenchement toutes les onze secondes. Ces deux caméras, inclinées à 12° de part et d'autre de l'axe vertical de l'avion, équipées chacune d'une focale de 500 mm, couvraient une largeur de bande de 12,570 km. Après quelque 150 km parcourus à la verticale de la côte, le pilote engagea un demi-tour vers la droite, incliné à 40° sous un facteur de charge de 1,30, se retrouvant cap à l'ouest au bout de 77 secondes. Il entama la seconde bande, parallèle à la précédente, à 10 km en retrait sur le continent. Encore 150 km, puis, après un nouveau 180° au-dessus du Cotentin, cette fois, vint le tour de la troisième et dernière bande, à nouveau cap à l'est. Quarante minutes environ après le début de la mission, la dernière des 190 prises de vue (380 photos) était « dans la boîte »... Erich Sommer venait d'accomplir en un temps record la couverture de près de 4 900 km² ! Sans changer de cap, ou très peu, il ne lui restait plus que 250 km à parcourir, frôlant les 900 km/h, pour se poser à Juvincourt, à mi-chemin entre Laon et Reims.

LE DÉROULEMENT

Le contrôle des procédures de départ et de retour était assuré par un transmetteur Lorenz FuG 16 relié pendant le vol à un autre appareil au poste de commandement. Ce dernier transmettait les positions connues de la chasse ennemie. Il existait aussi la possibilité d'utiliser le radiogoniomètre du terrain sur la même fréquence. Les avions n'étaient équipés que du FuG 16.
Les machines étaient tractées jusqu'en bout de piste, au point fixe. Cela prenait une vingtaine de minutes. Après le départ, le chariot et les fusées étaient alors rassemblés par le camion placé en attente. Cela permettait de préparer le retour pour lequel deux signaux fumigènes aidaient au repérage et à se poser en évitant les entonnoirs de bombes résultant d'éventuelles attaques alliées et qui, à cause de l'alerte constante, ne pouvaient pas être systé-

[5] 1ère escadrille (*Staffel*) de la *Versuchsverband des Oberkommandos der Luftwaffe*, unité d'essais du haut commandement de la Luftwaffe.



Des appareils de la III./KG 76 sur le terrain enneigé de Burg, près de Magdebourg, pendant l'hiver 1944/45.
Si l'on en juge d'après les mécaniciens, l'Arado 234 était un appareil aux dimensions relativement modestes pour un bombardier bimoteur.
(Archives KG 76)

matiquement comblés. Les crics, les supports et le groupe de démarrage étaient tenus prêts, accrochés aux camions. La remise en place de l'avion sur son chariot demandait environ trente minutes, le temps total nécessaire au retour dans les alvéoles étant d'une heure.

Pour cause de « réserve de rayon d'action », la vitesse recommandée pour atteindre le but et l'altitude de travail dans les missions les plus longues se situait entre 340 et 420 km/h. Le plus possible, l'altitude de travail devait se situer en dessous de celle de la formation des traînées de condensation. Pendant la mission, les positions de l'ennemi étaient données au pilote. Des rudiments de chasse furent essayés, mais sans succès. Du fait de la surveillance vers l'arrière, le dessous et le dessus, les trente premières minutes de la montée représentaient la partie la plus délicate du vol. En outre, il était impossible de bien évaluer la hauteur de condensation. À cela s'ajoutait le risque d'être tiré par la *flak* amie... C'est ce qui arriva, d'ailleurs, à l'Ar 234 V5 le 28 août 1944 !

Les missions se déroulèrent généralement sans anicroches. Laissons parler Erich Sommer :

« *On a survolé tout le front de l'invasion, tous les aérodromes du Sud de l'Angleterre où étaient les Américains. Ça faisait comme un immense aérodrome. C'était incroyable tout ce qui s'entassait là ! J'ai rapporté des photos démontrant que les V2 et les V1 n'avaient anéanti ni Londres ni la résistance britannique. Ce n'était que la propagande de Goebbels qui exhortait à tenir encore une semaine sur le front de l'Est pour avoir le temps de détruire Londres, afin que l'Angleterre se rende ainsi que les États-Unis. c'était comme ça ! Et j'ai rapporté ces images : Londres était intact. En rentrant, j'ai croisé un Mosquito. Il venait par ici et moi, par là. On aurait pu se faire signe ! Il n'avait sûrement pas d'armes, moi non plus. Seuls m'inquiétaient l'atterrissage, le décollage ou les phases d'ascension, mais dans une poursuite, personne ne pouvait m'avoir. Pas un avion ne pouvait m'attaquer. On ne pouvait nous rattrapper, nous étions trop rapides !* ».

LE *KOMMANDO* GÖTZ

Les Arado Ar 234 V5 (T9+LH) et V7 (T9+MH) formaient donc le *Kommando* Götz qui comprenait, outre les deux avions et les deux pilotes, dix-huit techniciens, deux monteurs en cellule, un monteur en réacteurs et comme matériel, deux tracteurs ou chenillettes, une voiture de tourisme, deux camions de 2 tonnes, une motocyclette légère, deux pétrolettes, deux groupes de démarrage pour les avions et le véhicule radio, enfin un camion-citerne pour l'essence J2, sans oublier les deux chariots de décollage et les ensembles de fusées d'aide au décollage.

Le 8 juillet 1944, les deux avions quittèrent Alt Lönnewitz pour se rendre à Oranienburg. Enfin, le 20 juillet, l'équipe technique quitta Arado pour Juvincourt. Comme le transport par air n'avait pas été autorisé, le déplacement par fer en fut considérablement retardé avec, en plus, un des deux wagons manquant à l'appel ! Sur proposition du détachement à la *Luftflotte* 3, les articles manquants furent enfin livrés par la voie aérienne, en l'occurence le Junkers Ju 352 codé T9+AB, le 2 août 1944 juste avant la mission historique.

L'organisation prévoyait la subordination du détachement à la *Luftflotte* 3 et au FAG 123, chargé de traiter les films exposés [6]. À cause des ennuis de départ, le V5 n'arriva à Juvincourt que le 2 août, pendant la mission de Sommer.

L'implantation des Alliés sur le continent était telle que toutes ces reconnaissance aériennes ne pouvaient qu'en démontrer l'évidence... Devant l'avance alliée, le *Kommando* se replia sur Chièvres (Belgique), le 28 août. Si Erich Sommer se posa sans encombre sur le terrain prévu, il n'en fut pas de même pour Horst Götz qui, vers Mons, vit son avion endommagé par des tirs de la *flak*, atteint dans le système de sortie des patins. Il décida de continuer sur Brandenburg pour réparer, mais les bombardiers alliés n'y ayant laissé que ruines fumantes, il poussa jusqu'à Oranienburg. Pendant l'atterrissage sur le ventre, des pierres fracassèrent la verrière dont des éclats le blessèrent aux yeux. Sorti de la carlingue, Götz eut alors la surprise de voir son avion coupé en deux par un Fw 190 au décollage. L'Arado Ar 234 V5 avait vécu... ainsi que le pilote de l'avion tamponneur. Horst Götz fut rétabli deux semaines plus tard.

LE *KOMMANDO* SPERLING

Le 30 août, le *Kommando* Götz, réduit à un seul avion et un seul pilote (et encore, même pas celui auquel il devait son nom !), fit mouvement sur Volkel en Hollande, puis sur Rheine le 3 septembre, où il prit le nom de *Kommando* Sperling (moineau) qu'il gardera jusqu'en mars 1945.

Dans un compte rendu daté du 21 août 1944, il apparaît que l'Ar 234 S12 (S pour série), en réalité l'Ar 234B-2 Wk.Nr. 140112 (premier vol le 23.08.44), devait être livré à Sagos GmbH à Sagan-Küpper pour y être transformé en avion de reconnaissance (Ar 234B-2b). Ce fut, d'ailleurs, le premier exemplaire de bombardier ainsi modifié; il fut vraisemblablement livré le 4 septembre au *Kommando*

[6] Comme déjà dit, les photos sont référencées à la 1.(F)/121. Il a été dit que seul l'Ar 234 V5 dépendait de la 1./FAG 123, pour une raison obscure. Les photos présentées dans le livre de P. Bauduin et E. Charon (voir recension page 68) montrent clairement le rattachement de l'*Oberleutnant* Götz au FAG 123, alors que ses films étaient manifestement traités par le NAG 13 ! - NDLR

Sperling. On le retrouve dans un rapport de la VVdOKL daté du 2 novembre, sous l'immatriculation T9+GH, en compagnie du V7 (toujours lui !) et des Ar 234B T9+KH (Wk.Nr. 140151), T9+HH (Wk.Nr. 140153) et T9+IH (Wk.Nr. 140154). Ces avions de série étaient affectés respectivement aux *Oberleutnante* Götz et Muffey, *Leutnant* Ziese et *Oberleutnant* Sommer.

Le 1er novembre, le V7 fut endommagé suite à l'effacement d'une contre-fiche de patin. Il fut alors convoyé à Oranienburg pour y être réparé, mais il fut en fin de compte retiré du service. En remplacement, arriva le 2 novembre l'Ar 234B-2 Wk.Nr. 140304 qui ne servit qu'à l'entraînement de l'*Oberleutnant* Grün et du *Hauptmann* Rosarius. Aucun code opérationnel ne lui est connu et il fut détruit au décollage le 25 novembre avant d'avoir pu effectuer une quelconque mission. Le *Feldwebel* Wendt fut tué dans cet accident. Le 8 novembre vit l'affectation de l'Ar 234B-2 Wk.Nr. 140145, transformé en chasseur de nuit Ar 234B-2/N Nachtigall (rossignol). La modification consistait en l'emport d'une *Magirusbombe*, dont la dénomination officielle était *Waffenbehälter* WB 151 (conteneur d'armes), renfermant deux canons MG 151 de 20 mm dotés d'une débattement de 15° environ vers le bas. Le WB 151prenait place dans le logement de la bombe ventrale.

On se doute que les activités du *Kommando* Sperling, toujours subordonné à la 1./VVdOKL, étaient intenses. Un rapport du 13 septembre 1944 donne 31 vols pour les Hecht V5 et V7, dont 14 vols de guerre, le restant se répartissant en vols d'essais, d'instruction et de transport, totalisant 22 heures pour le V5 et 24 pour le V7, « *sans incident notable* ». Du 22 octobre au 8 novembre 1944, on comptabilise en opérations (*Einsätze*) :

– V7 : 15 missions en 22 heures de vol;
– 112 : 15 missions en en 21 heures 16;
– 151 : 3 missions en 1 heure 58;
– 153 : 6 missions en 10 heures 39;
– 154 : 6 missions en 10 heures 55.

Avec un nombre moyen de six avions opérationnels, les missions photographiques continuèrent au-dessus de la France, de la Hollande, de la Belgique, mais aussi de la Grande-Bretagne, comme cette sortie du 5 octobre 1944 qui permit de photographier la *Home Fleet* au large des côtes du Norfolk et du Lincolnshire.

ERICH SOMMER : LE SPÉCIALISTE

Le 10 novembre 1944, l'*Oberleutnant* Erich Sommer quitta le *Kommando* Sperling avec son avion T9+IH afin de former une nouvelle unité de reconnaissance : le *Kommando* Hecht. Erich Sommer se souvient :

« *J'ai été transféré à Biblis avec mon* Kommando, *un avion et l'équipe chargée de l'entretien. Nous opérions à partir d'un terrain abominable, détrempé, dans le brouillard et le mauvais temps; une région industrielle où les fumées s'ajoutaient au brouillard. J'ai opéré de là sur toute la région, des Alpes à la Hollande* ».

Le terrain de Biblis, à 40 km environ au nord de Mannheim, souvent bloqué en hiver, ne permit pas des vols réguliers. Quoi qu'il en fût, le *Kommando* Hecht ne fonctionnait qu'à la demande expresse du haut commandement de la Wehrmacht (ObKd.W).

Le 24 décembre, l'avion fut détruit à la suite de dommagés causés par les tirs de la DCA américaine au cours d'une reconnaissance. Se posant en flammes à Wiesbaden, l'avion acheva de brûler au sol.

Erich Sommer continue : « *En Italie, la reco était anéantie et je dus y établir un* Kommando ». En effet, sous le nom de *Kommando* Sommer, la nouvelle unité fut formée à Udine à compter du 28 février 1945. Le déplacement se fit par la route et ce ne fut que le 14 mars qu'Erich Sommer atterrit sur cette base avec son nouvel avion pris en compte le 26 décembre 1944. Le soutien logistique dépendait du NAG 11, mais selon ses dires, Erich Sommer souhaitait « *rester aussi indépendant que possible* ».

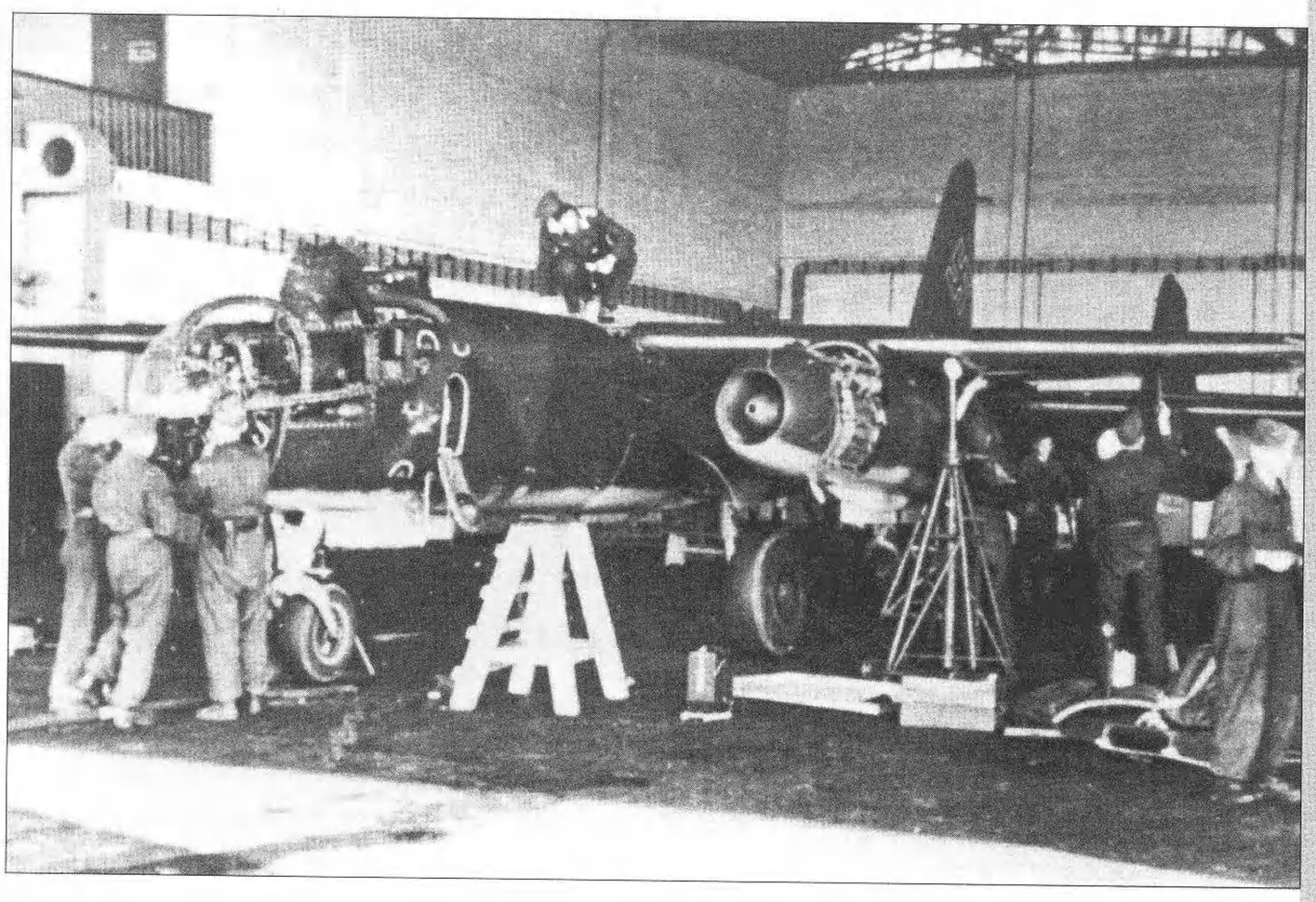
La première mission eut lieu le 15 mars 1945. Le 25 du même mois se déroula la première mission « *à très longue distance* » accomplie par Sommer : décollage de Lonate, à l'ouest de Milan, survol de Marseille, Toulon et de la Côte d'Azur. Le 31 mars, pour sa seconde mission du même type que la précédente, Erich Sommer, parti à nouveau de Lonate, survola la Corse, l'île d'Elbe, avec retour au-dessus de Livourne.

Le harcèlement continuel des chasseurs et chasseurs-bombardiers alliés « *ne rendit pas de tout repos le séjour en Italie* ». Dans l'après-midi du 11 avril, le *Leutnant* Günther Gniesmer, au cours de sa seconde mission, fut intercepté par des P-51 de la 15th *Air Force* au-dessus de Bologne et dut évacuer son T9+DH par parachute. Récupéré par les Allemands, mortellement blessé, il décèda quelques jours plus tard. Les vainqueurs du Hecht étaient les *Lieutenants* Hall et Cooper du 52nd *Fighter Group* [7].

Le 20 avril, le T9+EH (Wk.Nr. 140355, SKZ NM+BR) fut cassé par Sommer lors d'un atterrissage sur le ventre. Cet avion était équipé d'un WB 151.

Le 3 mai, le *Kommando* repassa la frontière autrichienne et cinq jours plus tard, tout le personnel fut interné par les Américains au camp de prisionniers de Heiligenkreuz, près de la frontière italienne.

[7] Selon Frank Olynyk, la victoire fut attribuée au seul *1st/Lieutenant* Benjamin I. Hall III du 2nd *Fighter Squadron*, entre 13h30 et 13h45 au-dessus de la région de Bologne. [NDLR]



Toujours à Burg, un Arado 234B-2 en maintenance dans un hangar.
(Archives KG 76)

Arado 234

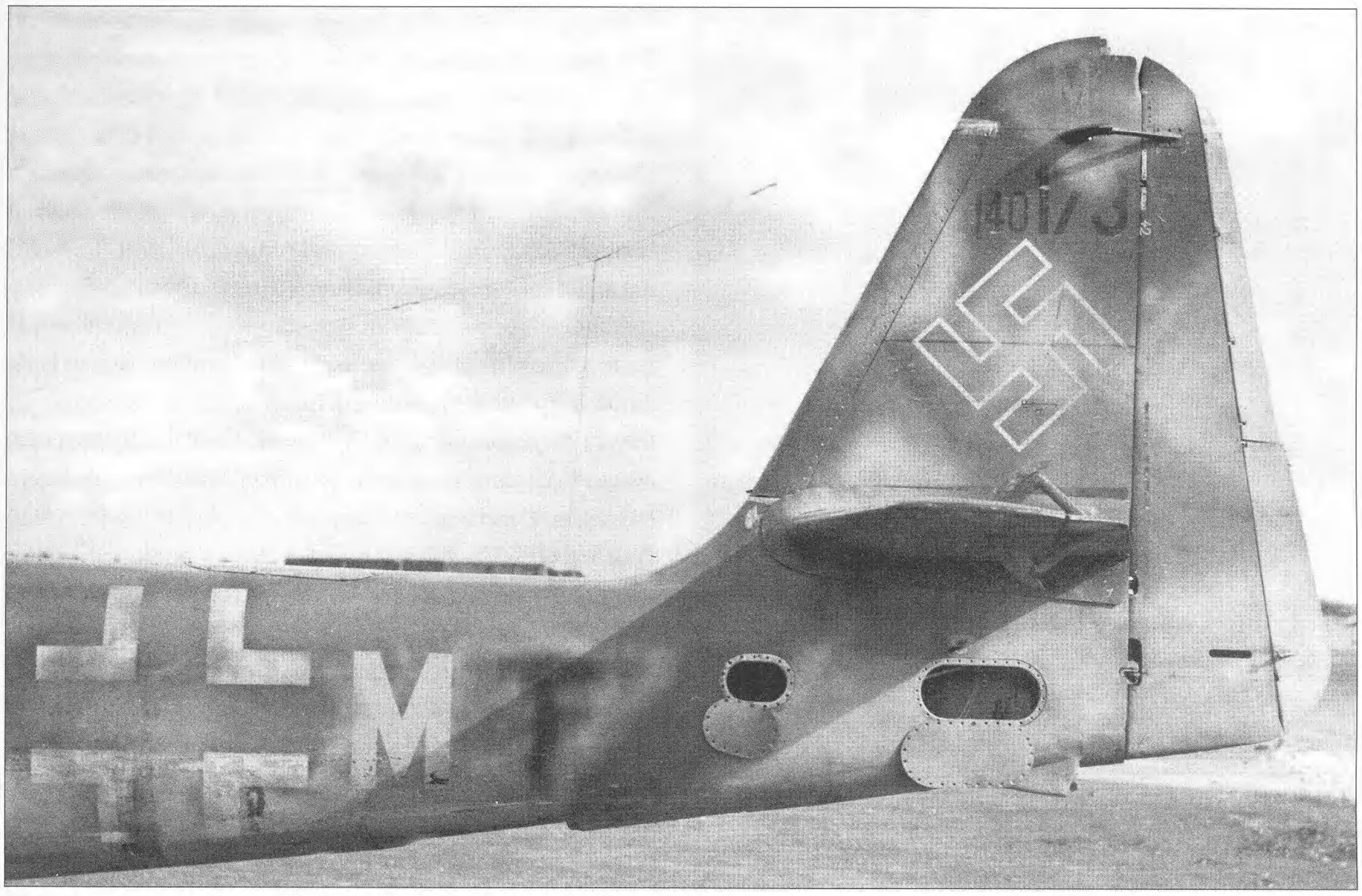
Des militaires danois inspectent un Arado 234B abandonné sur le terrain de Karup. L'absence de personnel de la RAF autour d'une prise de guerre si convoitée donne à penser que la photo a été prise avant le 12 mai, date d'arrivée des troupes britanniques au Danemark.
Cet appareil est généralement donné comme ayant appartenu à la 1./FAG 33.
Toutefois, on notera que la bâche couvrant la pointe avant apparemment défoncée, porte les lettres « XM » qui pourrait être le code d'un appareil d'une quatrième *Staffel*.
Sous ces deux lettres figure le code mystérieux « PMS353 », probablement incomplet.
Reste, enfin, la possibilité que cette bâche provienne d'un autre appareil, voire d'un matériel non référencé dans la Luftwaffe...
(Flyvevabnet Flyvehistorisk Samling)

LES AUTRES UNITÉS DE RECONNAISSANCE

Tout à la fin de 1944, les *Staffeln* 1.(F)/22, 1.(F)/33, 1.(F)/100 et 1.(F)/123 furent pressenties pour recevoir l'Arado 234B-2b. Les *Kommandos* Sperling et Hecht furent alors désignés pour l'instruction des nouveaux pilotes mais... tâche ardue que d'enseigner le pilotage d'une telle machine à des pilotes chevronnés d'avions à hélice; les accidents ne furent pas rares.
De plus, il fallut compter avec les aléas des opérations. Le 11 février 1945, le *Hauptmann* Hans Felder de la 1.(F)/123 sur le 4U+DH (Wk.Nr. 140149) fut descendu près de sa base de Rheine, au retour d'une reconnaissance au-dessus du Humber (estuaire de l'Ouse et de la Trent) et du port de Hull (Kingston-upon-Hull), par un Tempest Mk. V du N° 274 RAF *Squadron* basé à Volkel. Le pilote victorieux était le *Squadron Leader* David C. Fairbanks, un Américain de la Royal Canadian Air Force (son Tempest était le NV645, codé D-F).
Il semble que ce soit un appareil de la 1.(F)/123 qui connut le triste honneur d'être le dernier Blitz descendu de la guerre. Le 2 mai, en fin d'après-midi semble-t-il, trois pilotes belges d'une patrouille du N° 350 RAF *Squadron* sur Spitfire Mk. XIVe menée par le *Pilot Officer* Watkins, un Britannique, aperçurent un Arado 234. Watkins attaqua le premier, puis ce fut le *Flight Lieutenant* Bangerter, suivi par les *Flight Sergeant* Kick et *Flying Officer* Van Eckhoud. Il fut tiré à environ 60 m d'altitude, passa sur le dos et s'écrasa. C'est ce que l'on peut lire dans le rapport du combat, mais il est possible que le pilote allemand, l'*Oberleutnant* Worzech, ne fut que blessé à bord de l'Ar 234B-2b, Wk.Nr. 140454, codé 4U+EH.
Trois Ar 234B-2 sont connus pour avoir appartenu au FAGr 5, dépendant du *Luftwaffenkommando* Courland : 9V+AH (Wk.Nr. 140341), 9V+BH et 9V+CH. Un appareil, supposé avoir également appartenu au FAGr 5, fut capturé par les Britanniques à Stavanger, en Norvège. Dans les archives de la RAF, il est repertorié AM439 et donné au *Einsatzkommando* 1./FAGr 1. Son code est inconnu, mais il est pratiquement certain que c'était 9V+CH. Par contre, un autre Blitz portant une lettre « F » blanche, capturé aussi en Norvège, garde son identité secrète... Il est curieux de noter que le FAGr 5 était une unité de reconnaissance de haute mer, équipée de Junkers Ju 290 jusqu'en août 1944.
Le FAG 33 du *Luftwaffenkommando* Denmark reçut au moins quatre Ar 234 dont les Wk.Nr. 140476 (8H+DH) et 140466 (8H+HH).

KOMMANDOS ÉPHÉMÈRES

Dans la liasse du cahier des charges figurent sous le timbre Arado, daté du 22 mai 1943, plusieurs planches décrivant une version de chasse de nuit équipée de deux Jumo 004 ou HeS 011, armée de trois MK 108 et deux MG 151 tirant vers l'avant, montés en gondole sous le fuselage (MK 108) et sous chaque réacteur (MG 151). Cet armement était complété par deux MG 151 tirant vers l'arrière, montés dans le fuselage. Le nez était à pointe blindée et pare-brise classique, et non plus constitué de la grande bulle vitrée. Cette version ne fut pas retenue, mais le 3 juin 1944, au cours d'une réunion tenue à Landeshut (aujourd'hui Kamieniogara en Pologne), l'idée de la version de chasse ressurgit par modification de la version Ar 234C, grâce à la *Magirusbombe*, mais en trois exemplaires seulement. Rappelons qu'à cette date, même l'Ar 234 V13, un quadriréacteur à cellule d'Ar 234B-2, n'a pas encore volé et ne volera que le 6 septembre. Le premier prototype de la série C, le V19, ne volera que le 16 octobre.
Par contre, le 27 juillet 1944, la version B-2 fut retenue pour ce type d'armement, ce qui fut confirmé dans le protocole 2043 du 7 novembre 1944 élaboré à Landeshut. Le 8 novembre, le Hecht Wk.Nr. 140145 (SM+FE) arriva à la VVdOKL pour montage d'un WB 151.
À la date du 12 décembre 1944, apparemment, l'OKL prit la décision de former deux unités de chasse de nuit : le *Kommando* Welter avec trois Me 262 et le *Kommando* Bisping avec trois Ar 234B-2/N Nachtigall. Le 30 décembre, le Nachtigall 145 arriva à la 3./VVdOKL basée à Oranienburg. Le 13 février 1945, le *Hauptmann* Josef Bisping se tua aux commandes de cet avion, en compagnie de son opérateur radar installé dans l'arrière du fuselage. L'unité devint alors le *Kommando* Bonow et reçut le Nachtigall 146 (SM+FF), équipé de la *Magirusbombe* et, semble-t-il, du radar FuG 218. Au début d'avril, le *Kommando* fut renforcé par les *Oberleutnante* Gustav Francsi et Josef Pützkühl, ainsi que par l'Ar 234B-2 Wk.Nr. 140608, codé T9+GL, mais non modifié en chasseur de nuit.
La grande bulle vitrée n'était pas adaptée aux tirs noctur-

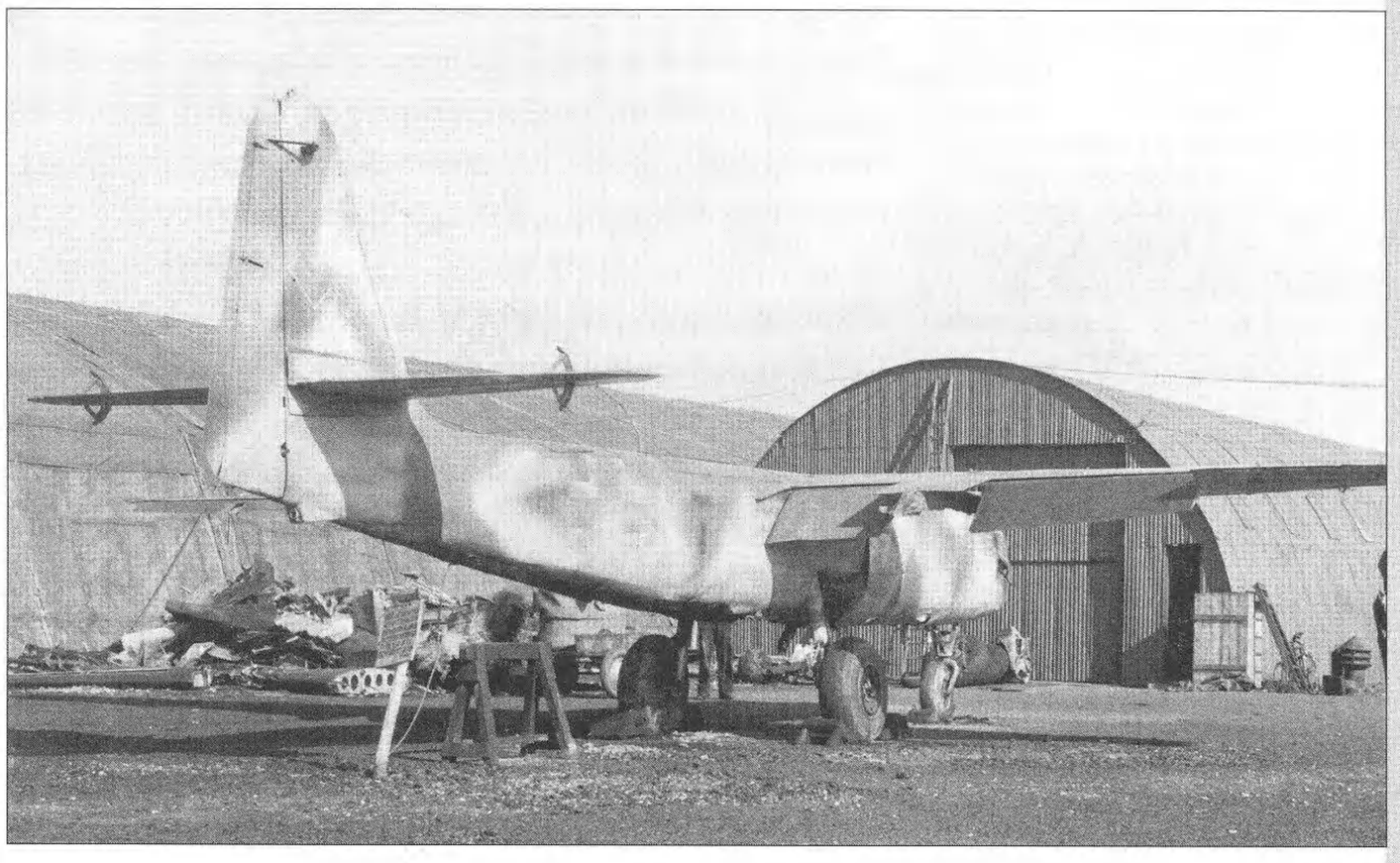


L'Arado Ar 234B-2 Wk.Nr. 140173, codé F1+MT, de la 9./KG 76, fut le premier à tomber entre les mains des Alliés, lorsqu'il fut abattu par des P-47 du 366th *Fighter Group* près du village de Segelsdorf, le 22 février 1945. Il fut envoyé le 21 mars au centre d'essais du *Royal Aircraft Establishment* à Farnborough. L'appareil ne revola jamais, mais il servit à de nombreux essais statiques.
On note de nombreux détails intéressants, comme la lettre individuelle répétée en jaune au sommet de la dérive. Le *Werk Nummer* n'est peint que sur le côté gauche.
Le schéma de camouflage diffère de celui des autres appareils de la KG 76 qui illustrent cet article par ailleurs.
(Photos Blitz Publications)

nes. Le véritable chasseur de nuit, à nez classique évitant les éblouissements et renfermant le radar, aurait dû être l'Ar 234P (P-1, P-2 et P-5), qui n'alla pas plus loin que les dessins des projets...
Enfin, le 12 avril 1945, un bombardement massif sur Oranienburg mit un terme définitif aux activités du *Kommando* Bonow. Le Hecht 608 fut capturé à Grove, au Danemark, par les Britanniques et convoyé en Grande-Bretagne le 6 juin 1945.

LES BOMBARDIERS

L'utilisateur le plus connu de l'Arado 234 demeure la KG 76, une escadre de bombardement dont le troisième groupe quitta l'Italie en août 1944 pour se rendre à Alt Löwenitz, sous le commandement de l'*Oberst* Walter Storp.
À la fin du mois, quatre avions, des B-2, furent perçus. Le 1er septembre, le groupe tout entier rejoignit Burg, près de Magdebourg, par... chemin de fer, un seul avion restant de disponible ! Ce ne fut qu'à la mi-septembre que la dotation augmenta de six unités. En octobre, le IV.(Erg.)/KG 76 (groupe de réserve) reçut ses premiers Blitz pour l'écolage des pilotes. L'instruction prévoyait, entre autres matières, une phase de perfectionnement technique à Küpper, près de Sagan en Silésie.
Le 1er novembre 1944, l'*Oberstleutnant* Robert Kowalewski succèda à Storp, promu *Generalmajor* et appelé à d'autres fonctions.
Fin novembre, on comptait environ 70 Ar 234 au III./KG 76 et 16 à l'*Einsatzstaffel*/KG 76 (escadrille opérationnelle). Cette dernière escadrille était en fait le noyau opérationnel de l'*Erprobungskommando* 234 (unité d'expérimentation) créé le 10 juillet 1944 à Rechlin. Elle fut aussi dénommée *Einsatzstaffel*/KG(J) 76, au moins une fois – en tout cas lors de l'opération « Bodenplatte » du 1er janvier 1945.
Au II./KG 76, la 6ème escadrille reçut quelques Ar 234B-2 vers la mi-décembre. Le 18 de ce même mois, cette escadrille fut sollicitée : les ordres tombèrent de se rendre à Münster afin de couvrir la contre-offensive allemande lancée deux jours plus tôt contre les Alliés, et que l'on connaît aujourd'hui sous le nom de bataille des Ardennes.
Ce ne fut que le 24 décembre que le *Hauptmann* Lukesch pour mener huit Ar 234B-2 lors d'une mission de bombardement sur les nœuds ferroviaires de Liège. Les avions, lestés chacun d'une bombe SC 500, décollèrent du terrain de Münster-Handorf un peu après 10 heures du matin. Une dizaine de minutes avant 11 heures, la première bombe tomba sur les objectifs peu défendus par la DCA. L'altitude d'attaque fut de 2 000 m. Le retour se fit « *sans incident notable* ».
Le jour de Noël, deux missions similaires eurent lieu, toujours contre Liège. Le matin, un avion fut touché par un Tempest Mk. V du N° 80 *Squadron* piloté par le *Pilot Officer* Verran, qui ne revendiqua qu'un « *damaged* », ayant dû cesser son tir faute de munitions... La patrouille était commandée par le *Wing Commander* en personne,



Le *Hauptmann* Hans-Georg Bätcher, *Kommandeur* du III./KG 76 à Burg à l'hiver 44/45.
Il commença sa carrière en pilotant des Dornier 23 en mars 1936 et la termina à bord du Messerschmitt 262 en mai 1945 – il n'avait que 31 ans. Titulaire de la Croix de Chevalier avec Glaives, il effectua 658 missions de guerre, dont la dernière fut menée à bien le 21 février 1945 à bord d'un Ar 234 de la KG 76. Côté rivets, le constructeur n'y était pas allé de main morte ! (Archives KG 76)

J.B. Wray, DFC [8], qui tira également une rafale sur l'Allemand. Bien qu'atteint de nouveau, celui-ci s'évada définitivement. La victime était le *Leutnant* Alfred Franck, qui dut quand même poser son avion en urgence en Hollande. Le 27 décembre, une méprise somme toute assez courante, tourna au drame : de retour d'une mission de bombardement sur Neufchâteau (Belgique), l'Ar 234B-2 Wk.Nr. 140161 (F1+LT) fut descendu par la *flak* de Handorf et fut totalement détruit. Le *Leutnant* Erich Dirk, mortellement blessé, décèda quelques jours plus tard.

UNE MISSION CLASSIQUE

Ce paragraphe est une synthèse de plusieurs rapports des centres d'essais ayant mis au point les différentes procédures de bombardement.

Avion *flugklar* (« clear » en français...), pilote installé aux commandes. L'habitacle spacieux offrait une superbe vue vers l'avant et le bas, y compris entre les pédales du palonnier. Mise en route par pression sur le bouton du démarreur électrique des moteurs à deux temps Riedel. Lancement de l'arbre des réacteur qui, dès un régime compris entre 800 et 1 000 t/mn permettaient de lancer l'allumage. À 2 000 t/mn, débrayage des Riedel, auto-allumage en fonctionnement. Roulage... Alignement en bout de piste. Autorisation de décoller. Positionnement des volets à 25°, montée du régime à 6 000 t/mn minimum, lâcher des freins à 7 000. L'avion s'élançait alors. À 160 km/h, la roulette de nez déjaugeait, à 180 elle quittait le sol et le décollage complet s'effectuait au bout de 2 000 m de bande à environ 220 km/h (au poids normal de 9 tonnes, avec deux bombes SC 500). Montée à l'altitude correspondant au type d'attaque.

Le mode le plus utilisé, bien que moins précis, était un léger piqué à 30° et 900 km/h environ. La visée s'effectuait au travers du périscope dont l'image était un peu floue sur les bords, mais dont le réticule était très stable. Les attaques à basse altitude se réglaient au jugé; elles étaient peu précises. Pour les objectifs à longue distance, et parce que les réacteurs y fournissaient un rendement supérieur, la haute altitude emportait tous les suffrages. Entre 8 800 et 10 600 m, le rayon d'action triplait. Dans ce mode d'attaque, le pilote, seul à bord, supportait également la charge de navigateur et de pointeur. Cela rendait « *la mission physiquement inconfortable* », heureusement facilitée par des appareillages perfectionnés. Le pilote branchait le pilote automatique PDS 11, réduisait la vitesse à 600 km/h sol. Il déconnectait alors le manche à balai, mis à plat vers l'avant ou repoussé sur le côté. Desserrant ses bretelles, le pilote s'agenouillait sur le viseur Lotfe 7K pour en aligner le réticule sur la cible. Le viseur étant branché sur le pilote automatique, l'avion répondait alors aux corrections de visée pendant toute la phase de bombardement [9].

Après le largage automatique des bombes, revenu en position normale sur son siège, bretelles à nouveau serrées, le pilote reprenait son avion en mains pour le retour. À quelque 700 km/h à 10 000 m d'altitude, la sécurité était quasi totale, mais l'atterrissage – comme le décollage, d'ailleurs – était une phase dangereuse qui attirait la chasse ennemie, malgré les *Vierling*, ces canons quadruples de 20 mm de la *flak* protégeant les terrains.

PÉNURIE D'AVIONS

Le 1er janvier 1945 eut lieu dans la soirée le premier bombardement nocturne par des Blitz sur les docks d'Anvers. Ce type de bombardement était expérimenté depuis le 10 octobre 1944 avec le Hecht V12. Les difficultés n'ayant pas été trouvées plus élevées qu'avec des avions classiques, la KG 76 passa donc aux actes.

Le 17 janvier, elle ne disposait plus que de 17 Blitz, dont 12 à la seule *Einsatzstaffel*, sur les 148 produits.

Le 23 janvier, pilotes et avions rejoignirent Achmer, près d'Osnabrück. Pendant l'atterrissage, trois avions furent perdus, mitraillés par la chasse adverse. Le lendemain, la 7./KG 76, restée à Burg, fut retirée des opérations.

Le 27 janvier, le IV.(Erg)/KG 76 fut rebaptisé, tout au moins officiellement, III./EKG 1 et se vit adjoindre quelques Me 262B-1A d'entraînement [10].

Le 7 février, l'*Einsatzstaffel* fut réincorporée au III./KG 76 en tant que 9./KG 76 – ce qu'en fait elle n'avait jamais

[8] Le profil couleur de son avion a été publié dans la double page centrale d'Aéro-Journal n° 1. [NDLR]
[9] Nous trouvons là un des premiers exemples d'emploi d'un calculateur de bord.
[10] Il y a une confusion possible entre les III. et IV./KG 1. Voir tableau. Voir aussi Aéro-Journal n° 1 page 12.

cessé d'être, sauf qu'elle jouissait jusqu'alors d'une certaine autonomie.
Dès le 12 février, toutes les unités constituant la portion Hecht de la KG 76 furent réunies sur les terrains autour d'Osnabrück : Achmer pour les *Stab* III./KG 76, 8. et 9. *Staffeln* et Hesepe pour la 6./KG 76 (deuxième groupe). Les bombardements sur les troupes alliées qui approchaient du Rhin reprirent d eplus belle, surtout en Hollande où le *Major* Bätcher mena plusieurs missions, notamment les 14 et 21 février.

TROPHÉES ALLIÉS

Le 22 février 1945 fut un grand jour pour les Alliés. Au cours d'une attaque près de Segeldorf, au sud-est d'Aix-la-Chapelle, l'Arado 234B-2 Wk.Nr. 140173, codé F1+MT [11], attaqué par des P-47 du 366th *Fighter Group* [12], fut contraint de se poser sur le ventre. Cet appareil fut récupéré presque intact (20% de dégâts) par les Alliés et convoyé au RAE de Farnborough le 21 mars.
Le 25 février, les *1st/Lieutenants* Eugene Murphy (leader) et Richard White du 364th *Fighter Group* sur P-51, au retour d'une mission vers Hannovre, prirent en chasse un Blitz dans la région du lac Steinhuder, à 100 km à l'est d'Osnabrück. Murphy réalisa une passe en tirant de toutes ses armes avant de dégager et d'appeler White à la rescousse. L'avion allemand se mit en palier au ras du sol à 570 km/h et, soudainement, réduisit les gaz. Surpris, White dégagea, puis réduisant lui aussi, se mit en formation au-dessus du Blitz, sortant 40° de volet afin de ne pas le dépasser. Levant alors les yeux, le pilote allemand aperçut l'Américain. Sûrement par réflexe, il engagea son avion dans un virage à droite et en perdit le contrôle. À dix mètres de hauteur, l'Arado passa sur le dos et percuta le sol, près de Bohmte. Il s'agissait du Hecht Wk.Nr. 140456, codé F1+FS, piloté par l'*Unteroffizier* Przetak de la 8./KG 76.
Ce même 25 février, le *Major* Bätcher, promu *Kommodore* de la KG(J) 54, fut remplacé par le *Major* Zauner à la tête du III./KG 76. Parallèlement, la 6./KG 76 quittait Alt Lönnewitz pour Heseppe.

UN EXPLOIT DES SPITFIRE

Mars montrait le bout de son nez et les Alliés étaient tout proches du pont Ludendorff, resté intact à Remagen. Le franchissement du Rhin devenait inéluctable...
Le 2 mars, un événement fit grand bruit au sein du 122 *« Tempest » Wing*, basé à Volkel. Depuis le 21 février, le N° 41 *Squadron*, sur Spitfire Mk. XIV, faisait partie intégrante de ce *Wing* équipé majoritairement en Tempest. Et voilà qu'un de ces pilotes de Spitfire se permit l'audace de descendre un Arado 234 ! Ouvrons le journal de marche du *Wing* à la page du 2 mars :
« *...deux Spifire du 41* Squadron*, en patrouille au-dessus de Nimègue, aperçurent un Ar 234 à 3 000 m, à environ 1,5 km devant eux. Utilisant la pleine puissance et le régime maximal, ils s'approchèrent à environ 90 m avant d'ouvrir le feu et eurent la satisfaction de voir le pilote évacuer l'avion qui s'écrasa près d'Enschede* ». Un peu plus loin, le rapport du N° 41 *Squadron* annonce : « *...la section Bleue a trouvé un Ar 234 à réaction près de Nimègue et après avoir joué à cache-cache dans les nuages et l'avoir rattrappé, en une longue chasse à 3 000 m, après Enschede* – les gars des Tempest, veuillez bien le noter – *où il fut abattu en flammes par le F/L Reid. Nous pensons marquer cela d'une croix car il semble qu'il s'agit du premier de cette sorte à être détruit* ».

Un Arado 234B-2 de la 7./KG 76 regagne son alvéole, tiré par un *Kettenrad*.
Il ne manque que la pétrolette !
(Archives KG 76)

En réalité, les « gars des Tempest » n'étaient pas en reste puisque le même jour, vers Lingen, le *Flight Lieutenant* G.W. Varley du N° 222 *Squadron* (135 *Wing*) sur le Tempest EJ882 (ZD-E) s'adjugea le Blitz Wk.Nr. 140178 (F1+QT), dont le pilote, le *Leutnant* Eberhard Rögele, fut tué.

LE PONT DE REMAGEN

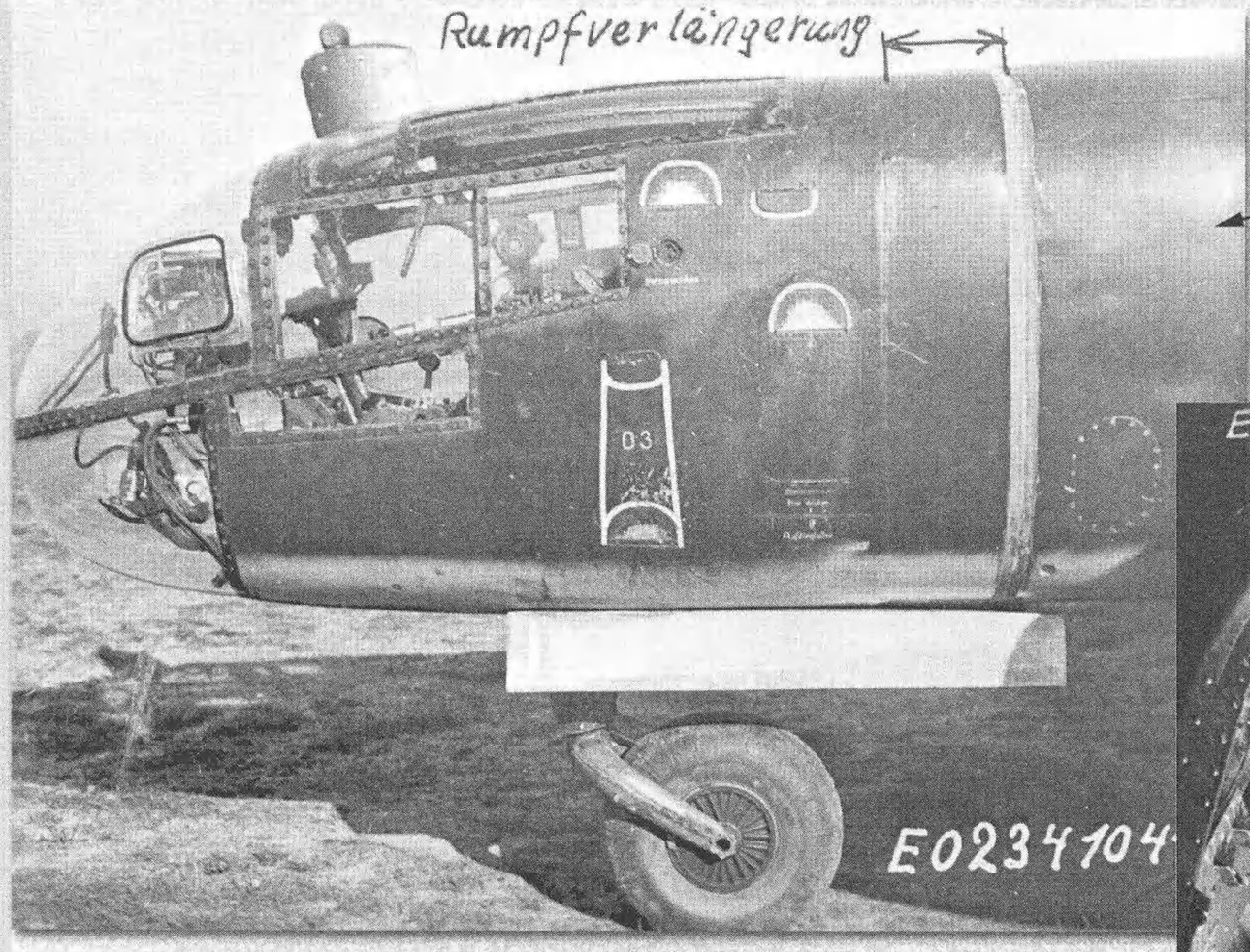
Le 7 mars, l'armée américaine atteignait le Rhin. Le surlendemain fut le témoin d'une action allemande de bombardement contre le pont Ludendorff à Remagen, toujours intact, au cours de laquelle le Blitz Wk. 140589 (F1+AS) fut descendu par la DCA. Son pilote, l'*Oberfeldwebel* Bruchlos, est toujours porté disparu, bien que les restes de son avion aient été retrouvés en 1978.
Les attaques aériennes contre le pont, toutes infructueuses, durèrent jusqu'au 14 mars et coûtèrent six Blitz abattus et trois pilotes tués, sur une cinquantaine d'avions engagés au total, menés parfois par le *Kommodore* en personne.
Le 14 mars, dernier jour des attaques, ce ne furent pas moins de onze appareils qui essayèrent de détruire le pont dans l'après-midi. Le *Leutnant* Amanfut descendu par un P-47 du 56th *Fighter Group* – le fameux *Zemke's Wolfpack* – et l'*Oberfeldwebel* Bäumer par un P-38. Le *Hauptmann* Hirschberger, dont c'était la première mission, tomba victime d'un P-51 du 352nd *Fighter Group* piloté par le *Captain* Donald S. Ryan [13]. Enfin, un dernier Blitz fut revendiqué par deux pilotes de Tempest du N° 222

---

[11] Il est admis que le pilote en était le *Hauptmann* Josef Regler, mais rien n'est moins sûr.
[12] La victoire a été homologuée au *1st/Lieutenant* David B. Fox du 391st *Fighter Squadron*, qui a revendiqué un « Me 262 » à 16 km au nord-est d'Aix-la-Chapelle [NDLR]

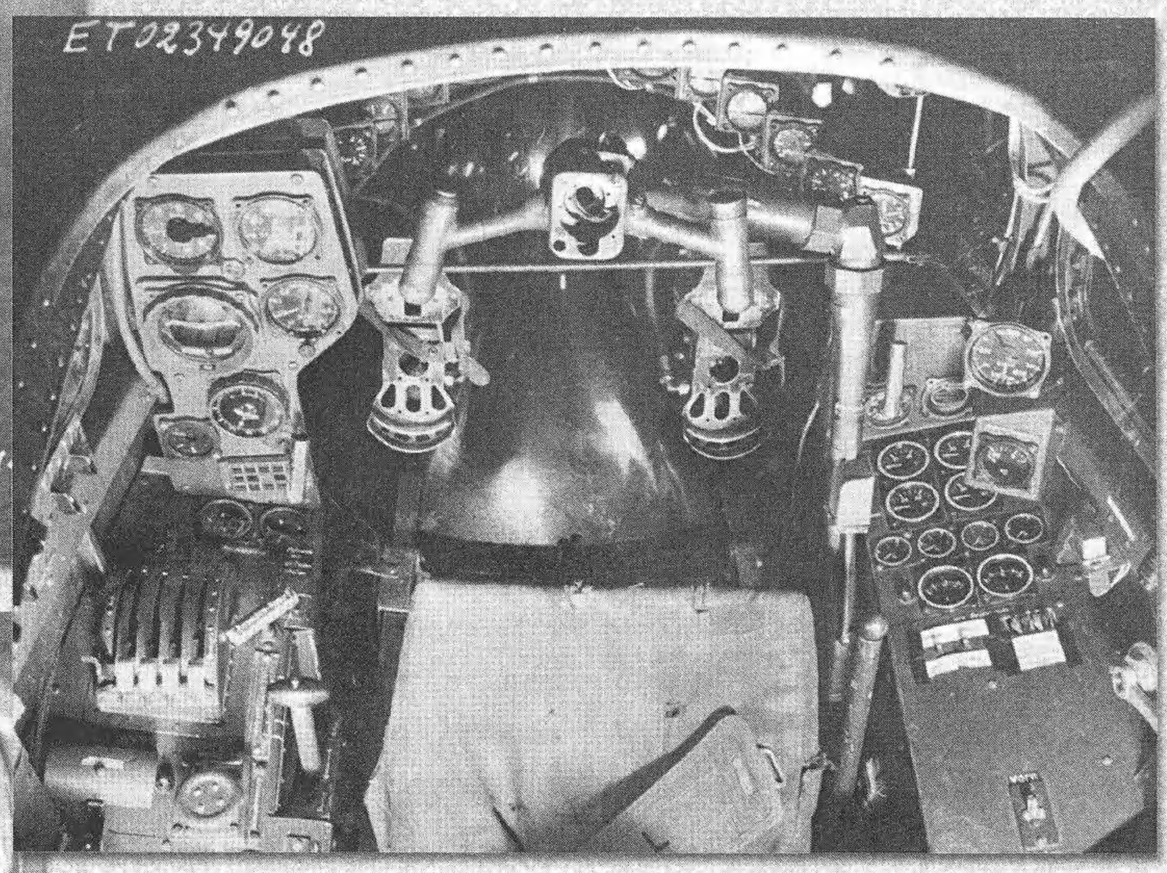
[13] Ce jour-là, quatre Ar 234 sont revendiqués par la chasse US : *Captain* Donald S. Ryan (328th FS, 352nd FG, P-51K) près de Elsaffthal; *1st/Lieutenants* Sanborn N. Ball Jr et Warren S. Lear (62nd FS, 56th FG, P-47D) ensemble près de Coblence; *1st/Lieutenant* Norman D. Gould (62nd FS), près de Coblence et *1st/Lieutenant* Robert E. Barnhart (360th FS, 356th FG, P-51), entre Bielefeld et Hildesheim. Un cinquième est endommagé par trois pilotes du 513th FS (406th FG, P-47D) au sud de Dortmund. [NDLR]

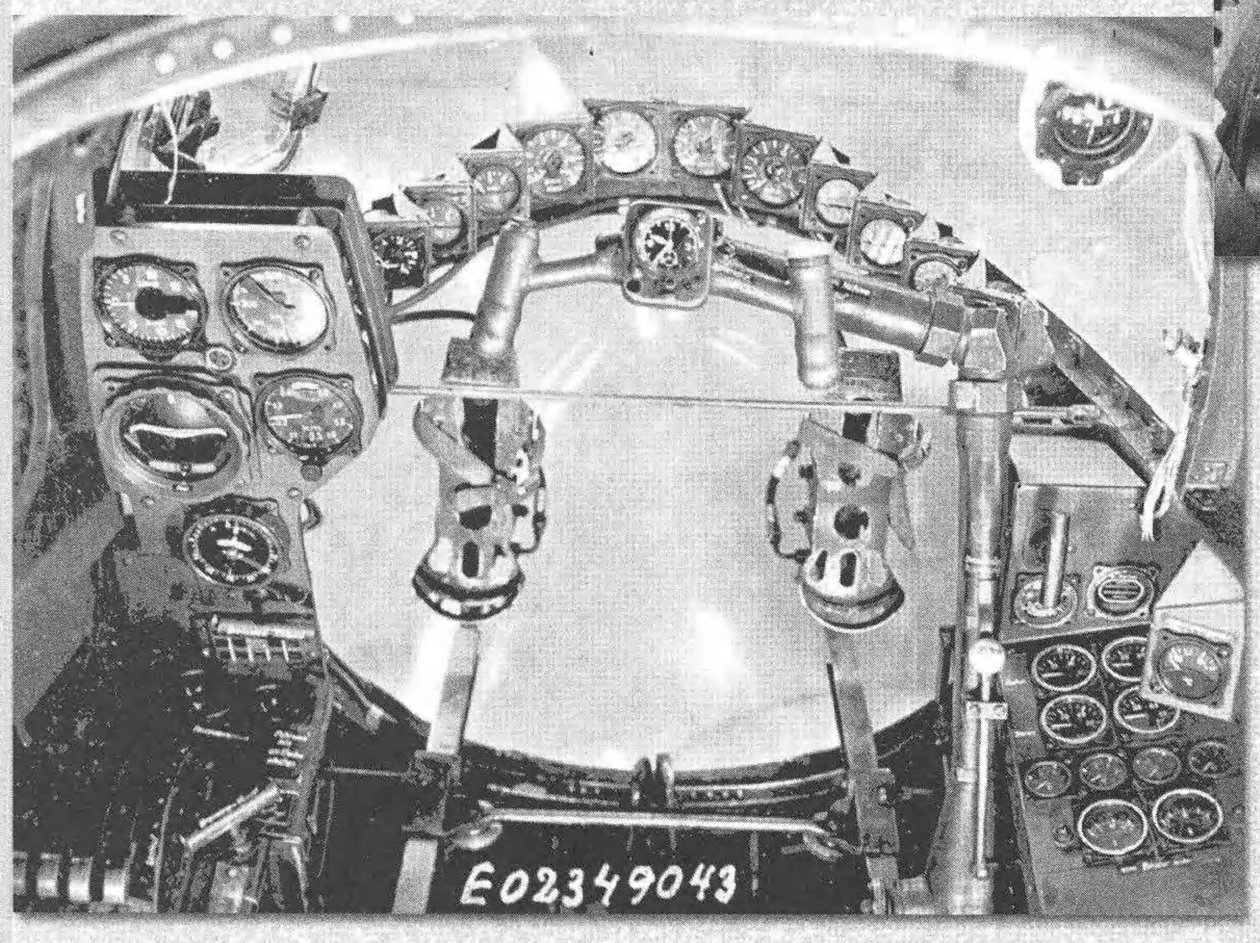
Arado 234

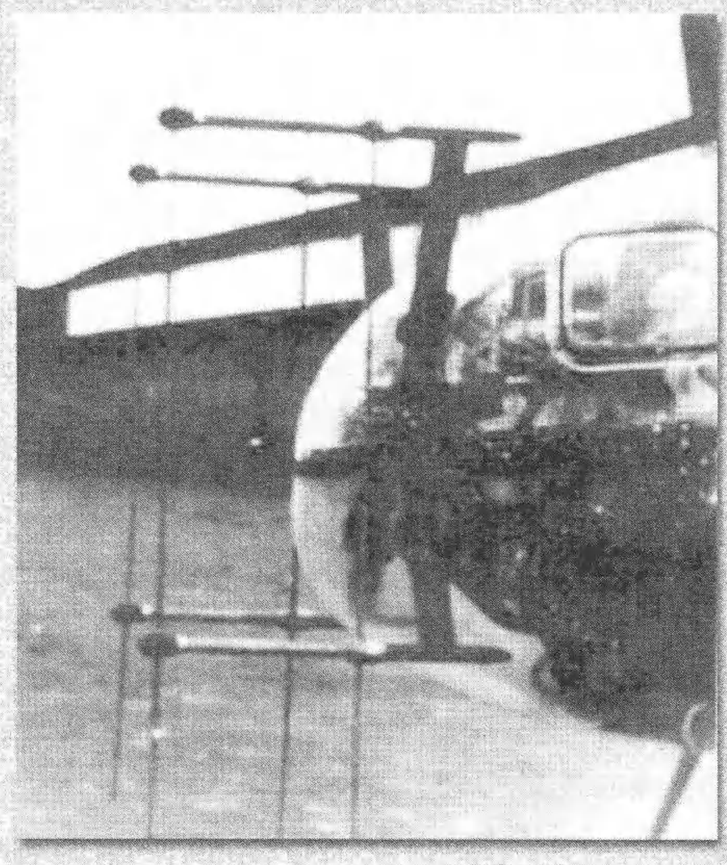


Le S3 présentait un fuselage allongé.

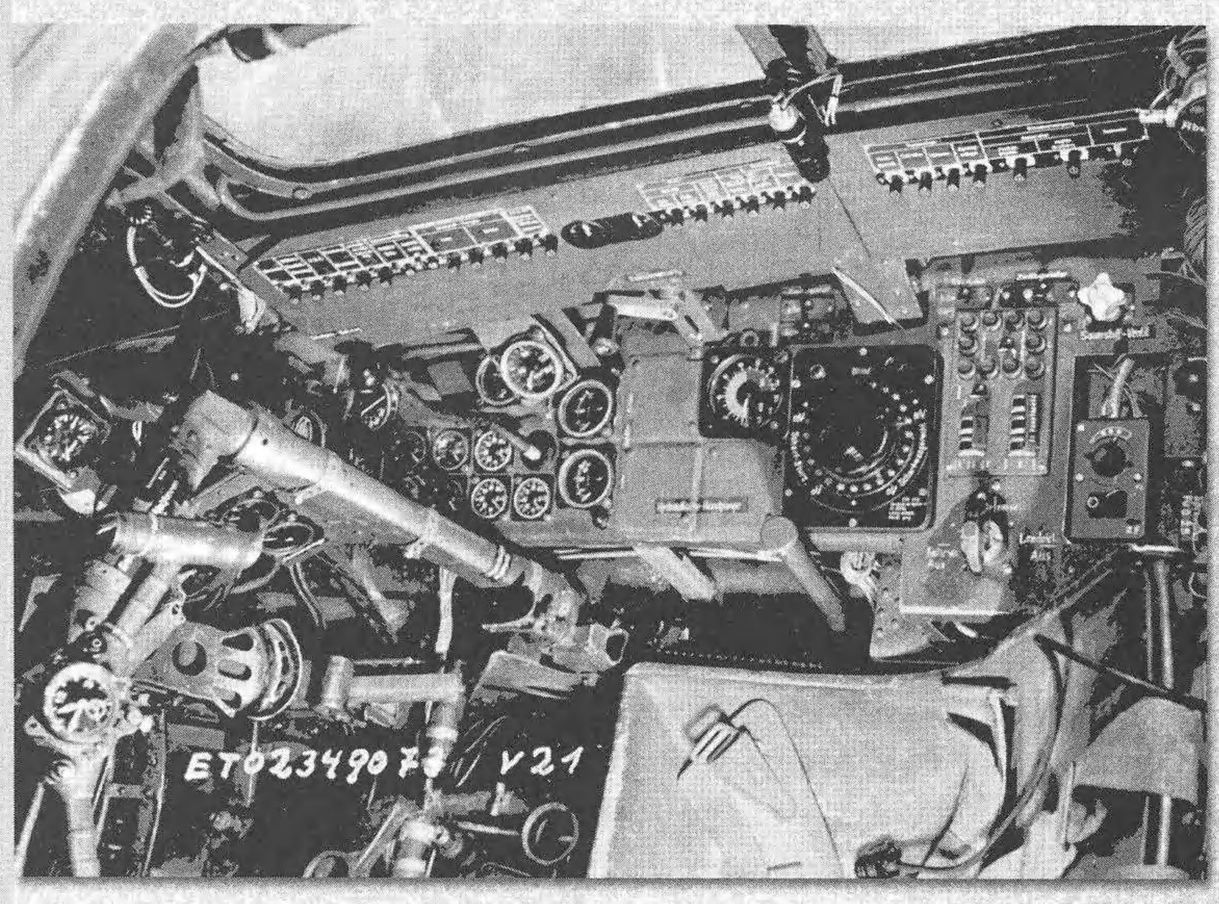
Photos Blitz Publications

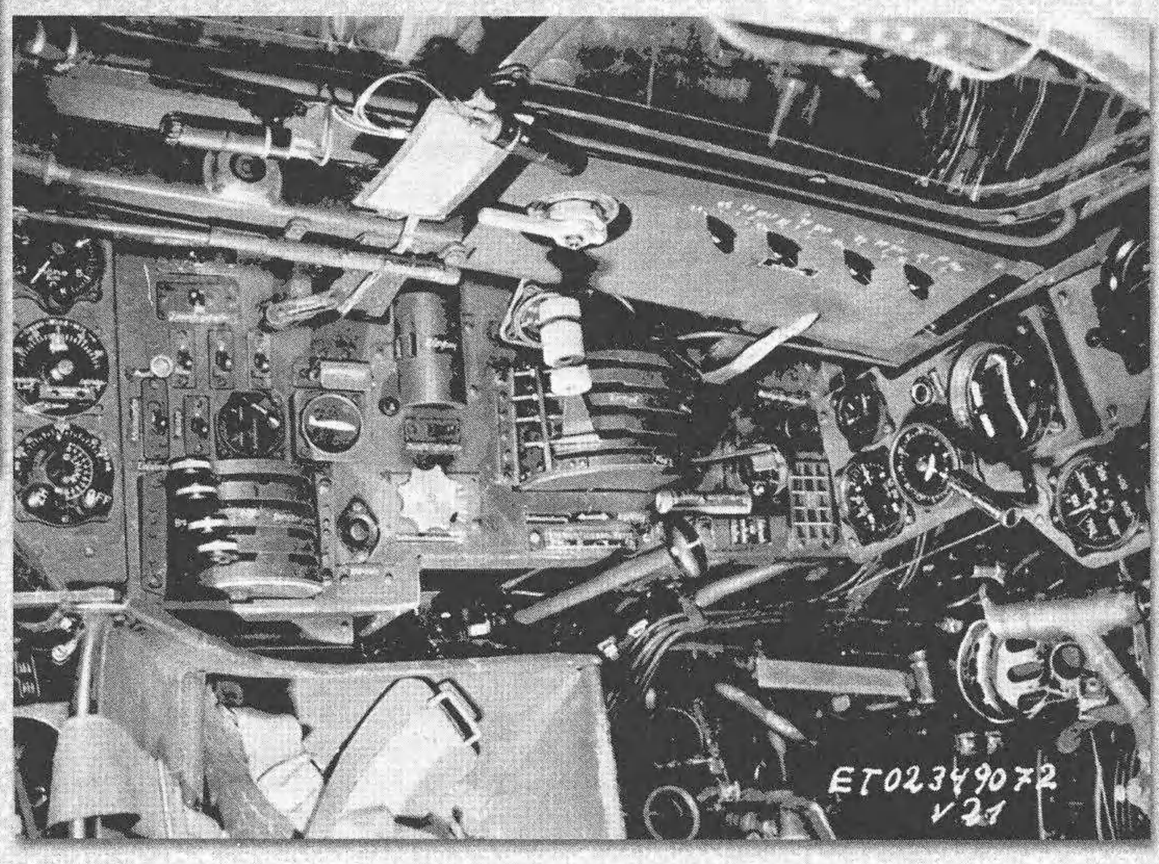






Un Nachtigall avec radar FuG 218





L'intérieur du V21 prototype quadriréacteur de la version C-3

Arado 234

Sur cet appareil, la teinte RLM 82 avait été badigeonnée avec une couche de RLM 76.

Arado Ar 234B-2 (Wk.Nr. 140173)
9./KG 76
Abattu le 22 février 1945 à Segelsdorf.

© P-A. Tilley - Aéro-Éditions - 2000

Arado 234

Patron de camouflage standard des Arado 234B.

Le camouflage se composait des teintes suivantes :
parties supérieures, RLM 81 et RLM 82
parties inférieures, RLM 76.
L'anneau des entrées d'air de turbines était généralement peint dans la couleur de la *Staffel*.

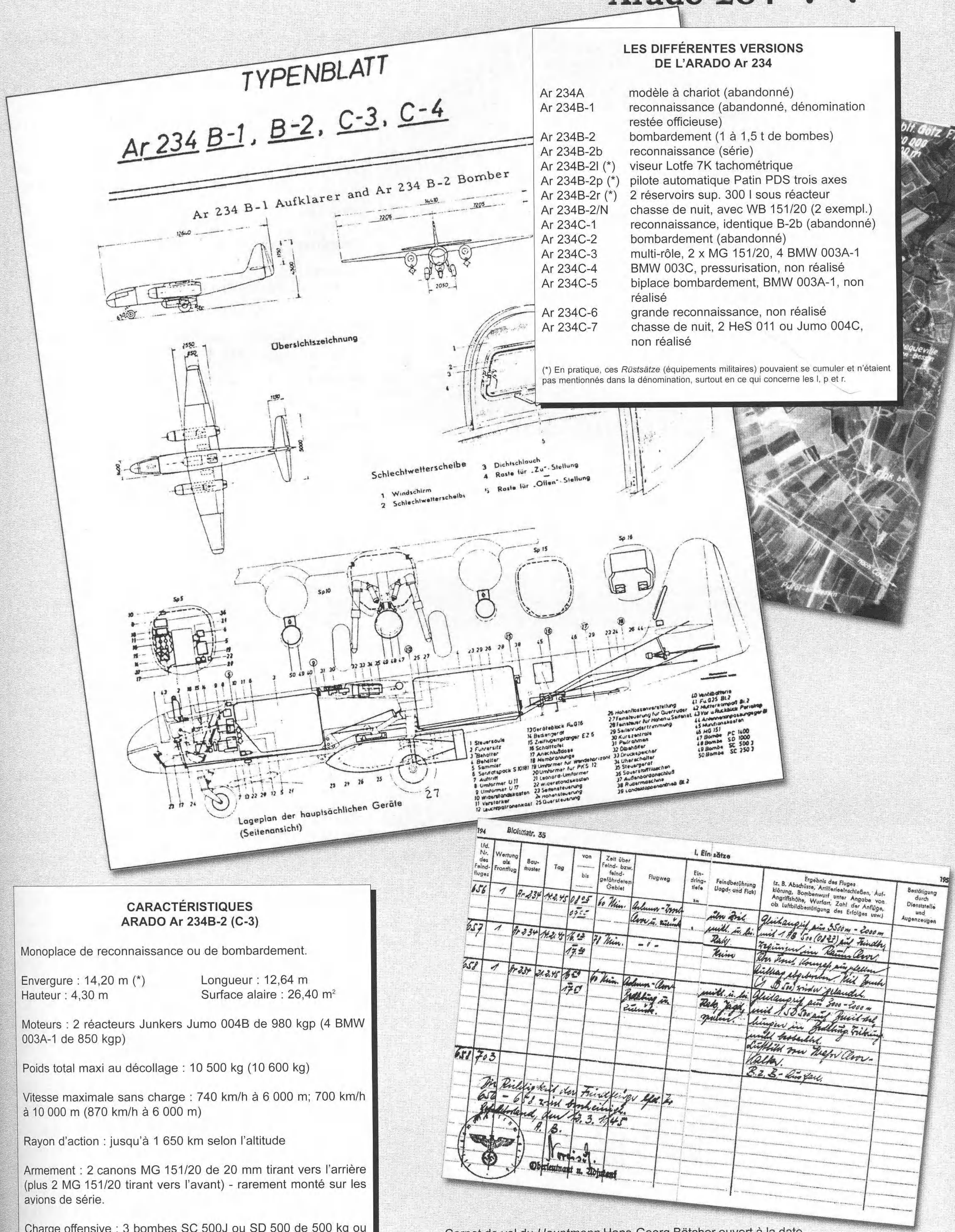
L'emplacement de la lettre sur l'intrados n'est donné qu'à titre indicatif.

© P-A. Tilley - Aéro-Éditions - 2000

LES DIFFÉRENTES VERSIONS DE L'ARADO Ar 234

Ar 234A	modèle à chariot (abandonné)
Ar 234B-1	reconnaissance (abandonné, dénomination restée officieuse)
Ar 234B-2	bombardement (1 à 1,5 t de bombes)
Ar 234B-2b	reconnaissance (série)
Ar 234B-2l (*)	viseur Lotfe 7K tachométrique
Ar 234B-2p (*)	pilote automatique Patin PDS trois axes
Ar 234B-2r (*)	2 réservoirs sup. 300 l sous réacteur
Ar 234B-2/N	chasse de nuit, avec WB 151/20 (2 exempl.)
Ar 234C-1	reconnaissance, identique B-2b (abandonné)
Ar 234C-2	bombardement (abandonné)
Ar 234C-3	multi-rôle, 2 x MG 151/20, 4 BMW 003A-1
Ar 234C-4	BMW 003C, pressurisation, non réalisé
Ar 234C-5	biplace bombardement, BMW 003A-1, non réalisé
Ar 234C-6	grande reconnaissance, non réalisé
Ar 234C-7	chasse de nuit, 2 HeS 011 ou Jumo 004C, non réalisé

(*) En pratique, ces *Rüstsätze* (équipements militaires) pouvaient se cumuler et n'étaient pas mentionnés dans la dénomination, surtout en ce qui concerne les l, p et r.


TYPENBLATT

Ar 234 B-1, B-2, C-3, C-4

Ar 234 B-1 Aufklarer and Ar 234 B-2 Bomber

Übersichtszeichnung

Schlechtwetterscheibe

1 Windschirm
2 Schlechtwetterscheibe
3 Dichtschlauch
4 Raste für „Zu"-Stellung
5 Raste für „Offen"-Stellung

Lageplan der hauptsächlichen Geräte (Seitenansicht)

1 Steuersäule
2 Führersitz
3 Behälter
4 Behälter
5 Sammler
6 Sonnatspack S 10181
7 Auftritt
8 Umformer U 11
9 Umformer U 17
10 Widerstandskasten
11 Verstärker
12 Leuchtpatronenkast
13 Geräteblock FuG 16
14 Bedienger.at
15 Zielflugempfänger E Z 6
16 Schalttafel
17 Anschlußdose
18 Membranhunge
19 Umformer für Wendehorizont PKS 12
20 Umformer für PKS 12
21 Leonard-Umformer
22 Widerstandskasten
23 Seitensteuerung
24 Höhensteuerung
25 Quersteuerung
26 Höhentrassenverstellung
27 Feinsteuerung für Querruder
28 Feinsteuer für Höhen u. Seitenst.
29 Seitenrudertrimmung
30 Kurszentrale
31 Peilrahmen
32 Ölbehälter
33 Druckspeicher
34 Überschalter
35 Steuergerät
36 Sauerstoffflaschen
37 Außenbordanschluß
38 Rudermaschine
39 Landeklappenantrieb Bl. 2
40 Ventilbatterie
41 Fu G 25 Bl. 2
42 Mutterskompaß Bl. 2
43 Vor- u. Rückblick Periskop
44 Antennenanpassungsgerät
45 Munitionskasten
46 MG 151
47 Bombe PC 1400
48 Bombe SD 1000
49 Bombe SC 500 J
50 Bombe SC 250 J

27

194 Blattnstr. 35

I. Einsätze

Lfd. Nr. des Feind-fluges	Wertung als Frontflug	Bau-muster	Tag	von ..... bis	Zeit über Feind- bzw. feind-gefährdetem Gebiet	Flugweg	Ein-dring-tiefe km	Feindberührung (Jagd- und Flak)	Ergebnis des Fluges (z. B. Abschüsse, Artillerieeinschießen, Aufklärung, Bombenwurf unter Angabe von Angriffshöhe, Wurfart, Zahl der Anflüge, ob Luftbildbestätigung des Erfolges usw.)	Bestätigung durch Dienststelle und Augenzeugen
656	1	Ar 234	11.2.45	0105 0215	60 Min.	Alhorn - Zone Aver ü. zurück		über Ziel mittl. u. hl.	Gleitangriff aus 3500 m - 2000 m mit 1 SB 500 (0127) auf Fabrik, Explosion im Raum Aver.	
657	1	Ar 234	11.2.45	1602 1735	71 Min.	- 1 -		Raketen. Keine	Über Zone Konvoi ausgemacht, Angriff abgebrochen, mit Zuladung zurück.	
658	1	Ar 234	22.2.45	1650 1750	60 Min.	Alhorn - Aver Zielflug ü. zurück.		mittl. u. hl. Rakj. Jagd, gestört.	Gleitangriff aus 3000 - 2000 m mit 1 SB 500 auf Zuckerfabrik Lingen im Zielflug Fabrik und Umgebung schwer beschädigt. Rückflug über Alhorn - Wolkig. B. z. B. - Einsatz.	
658	703									

Die Richtigkeit der Feindflüge Nr. 656 - 658 wird bescheinigt.
Schladern, den 22.3.1945
A. B.
Oberleutnant u. Adjutant

Carnet de vol du *Hauptmann* Hans-Georg Bätcher ouvert à la date de sa 658ème et dernière mission, le 22 avril 1945.
(Document G. Brütting)

CARACTÉRISTIQUES ARADO Ar 234B-2 (C-3)

Monoplace de reconnaissance ou de bombardement.

Envergure : 14,20 m (*) — Longueur : 12,64 m
Hauteur : 4,30 m — Surface alaire : 26,40 m²

Moteurs : 2 réacteurs Junkers Jumo 004B de 980 kgp (4 BMW 003A-1 de 850 kgp)

Poids total maxi au décollage : 10 500 kg (10 600 kg)

Vitesse maximale sans charge : 740 km/h à 6 000 m; 700 km/h à 10 000 m (870 km/h à 6 000 m)

Rayon d'action : jusqu'à 1 650 km selon l'altitude

Armement : 2 canons MG 151/20 de 20 mm tirant vers l'arrière (plus 2 MG 151/20 tirant vers l'avant) - rarement monté sur les avions de série.

Charge offensive : 3 bombes SC 500J ou SD 500 de 500 kg ou 1 bombe SC 1000 de 1 000 kg et 2 bombes SC 250J de 250 kg, ou 1 bombe PC 1400 ou 3 AB 250 ou 500 anti-personnel.

(*) 14,49 m selon la *Typenblatt* !

Arado 234

WERKNUMMERN et SKZ des ARADO Ar 234

V1	130001	TG+KB
V2 - V4	130002 - 004	DP+AW - DP+AY
V5 - V8	130005 - 008	GK+IV - GK+IY
V9 - V10	130009 - 010	PH+SQ - PH+SR
V11 - V17	130021 - 027	PH+SS - PH+SY
V19 - V20	130029 - 030	PI+WX - PI+WY
V21 - V25	130061 - 065	RK+EL - RK+EO
V26 - V27	130066 - 067	
S1 - S20	140101 - 120	GM+BA - GM+BT
B-2	140141 - 160	SM+FA - SM+FT
	140161 - 180	BM+LA - BM+LT
	140301 - 326	
	140327 - 352	NM+BA - NM+BZ
	140355 - 360	
	140451 - 495	
	140576 - 616	
C-3	250001 - 019 (dernier Wk.Nr connu)	

LISTE DES AFFECTATIONS DES ARADO 234

***Erprobunsstelle* Rechlin**

E2+07	Ar 234 S2	140102	GM+BB	Dépt. navigabilité
E2+10	Ar 234 S9	140109	GM+BI	d°
E2+20	Ar 234 S10	140110	GM+BJ	d°
E2+30	Ar 234 S7	140107	GM+BG	d°
E2+40	?	?	?	d°
E3+10	Ar 234 S5	140105	GM+BE	Dépt. moteurs
E4+10	Ar 234 S11	140111	GM+BK	Dépt. électronique
E5+10	Ar 234 S6	140106	GM+BF	Dépt. équipements
E5+20	Ar 234 S13	140113	GM+BM	d°
E7+10	Ar 234 S2	140102	GM+BB	Dépt. bombes et expl.
E7+15	Ar 234 S6	140106	GM+BF	d°
E7+20	Ar 234 S8	140108	GM+BH	d°
E7+30	Ar 234 S15	140115	GM+BO	d°
?	Ar 234 S1	140101	GM+BA	?

1./*Versuchsverband d. OKL*

T9+DH	Ar 234B-2b	140142	SM+FB	Kdo Sommer † 11.04.45
T9+EH	d°	140344	NM+BR	Kdo Sommer † 16.04.45
T9+FH	d°	?	?	
T9+GH	Ar 234 S12	140112	GM+BL	
T9+HH	Ar 234B-2b	140153	SM+FM	Kdo Sperling
T9+IH	d°	140154	SM+FN	Kdo Sperling † 24.12.44
T9+KH	d°	140151	SM+FK	
T9+KH	d°	140349	NM+BW	Kdo Sperling E 03.12.44
T9+LH	Ar 234 V5	130005	GK+IV	Kdo Götz † 28.08.44
T9+MH	Ar 234 V7	130007	GK+IX	Kdo Götz R 19.11.44
?	Ar 234B-2/N	140145	SM+FE	Kdo Bisping † 13.02.45
?	d°	140146	SM+FF	Kdo Bonow ex-KG 76
?	Ar 234B-2b	140304	-	Kdo Sperling † 25.11.44
?	d°	140307	-	Kdo Sperling † 29.01.45
?	d°	140459	-	Kdo Sperling † 10.02.45

3./*Versuchsverband d. OKL*

T9+GL	Ar 234B-2	140608	-	Kdo Bonow
T9+HL	Ar 234 V15	130025	PH+SW	† 04.45
T9+LL	Ar 234 V17	130027	PH+SY	† 04.45

Flieger-Sonderkommando ObdL

?	Ar 234B-2	140458	-	† 18.11.44

1./FAG 5

9V+AH	Ar 234B-2b	140341	-	† 23.03.45
9V+BH	d°	?	?	
9V+CH	d°	?	?	Capt. GB (AM349)
?	d°	140491	-	
?	d°	140493	-	
?	d°	140581	-	

1./FAG 33

8H+DH	Ar 234B-2b	140476	-	
8H+HH	d°	140466	-	

1./FAG 100

T5+GH	Ar 234B-2b	140463	-	† 17.02.45
T5+HH	d°	?		

1./FAG 123

?	Ar 234B-2b	140141	SM+FA	Capt. GB
4U+DH	d°	140149	SM+FI	† 11.02.45
4U+EH	d°	140454	-	† 02.05.45
4U+?H	Ar 234C-4 (?)		-	† 04.04.45

***Kommando* Lukesch (*Einsatzstaffel*/KG 76)**

?	Ar 234B-2	140316		
?	d°	140322		
?	d°	140323		
?	d°	140325		ex-8./KG 76 (28.11.44)
?	d°	140329		
?	d°	140330		

***Kampfgeschwader* 76**

***Stab*/KG 76**

F1+AA	Ar 234 S13	140113	GM+BM	Capt.

II./KG 76

F1+RP	Ar 234B-2	140343	NM+BQ	
?	d°	140345	NM+BS	† 19.01.45
?	d°	140356		
?	d°	140596		

III./KG 76

7./KG 76

F1+DR	Ar 234 S17	140117	BM+BQ	† 07.12.44
F1+DR	Ar 234B-2	140319	-	† 23.12.44
F1+ER	d°	140358	-	
F1+ER	d°	140360	-	

8./KG 76

F1+AS	Ar 234B-2	140342	NM+BP	† 23.11.44
F1+AS	d°	140589	-	† 09.03.45
F1+BS	Ar 234 S16	140116	GM+BP	† 12.10.44
F1+CS	Ar 234B-2	140146	SM+FF	Transf. Kdo Bonow
F1+CS	d°	140325	-	Transf. Kdo Lukesch
F1+DS	d°	140327	NM+BA	† 19.11.44 (9./KG 76 - ?)
F1+FS	d°	140456		† 25.02.45
F1+GS	d°	140170	BM+LJ	† 10.11.44
F1+HS	d°	140311	-	
F1+QS	Ar 234 S20	140120	BM+BT	† 24.12.44 (?)
F1+QS	Ar 234B-2	140169	BM+LI	† 24.12.44 (?)

9./KG 76

F1+AT	Ar 234B-2	140155	SM+FO	† (50%) 15.10.44
F1+DT	d°	140352	NM+BZ	† 31.12.44
F1+ET	d°	140166	BM+LF	† 02.03.45
F1+ET	d°	140598	-	† 21.03.45
F1+FT	d°	140309	-	† 20.01.45
F1+LT	d°	140161	BM+LA	† 27.12.44
F1+MT	d°	140173	BM+LM	† 22.02.45
F1+QT	d°	140178	BM+LR	† 02.03.45

III./KG 76 *Staffel* inconnue

?	Ar 234 S18	140118	GM+BR	
?	Ar 234B-2	140144	SM+FD	
?	d°	140148	SM+FH	
?	d°	140180	BM+LT	† 17.03.45
?	d°	140312	-	
?	d°	140485	-	† 24.02.45

IV./KG 76 (IV./EKG 1)

10./KG 76

F1+AU	Ar 234 S15	140115	GM+BO	† 23.01.45

11./KG 76

F1+AV	Ar 234B-2	140332	-	† 07.03.45
F1+BV	d°	140333	-	† 13.03.45

IV./KG 76 (*Staffel* inconnue) (*)

?	Ar 234 S19	140119	GM+BS
?	Ar 234B-2	140316	-

KG 76 *Gruppe* et *Staffel* inconnus

?	Ar 234 S4	140104	GM+BD	† 18.12.44
?	Ar 234B-2	140336	-	† 27.12.44
?	d°	140349	NM+BW	† 12.03.45 (ex-VVdOKL)
?	d°	140485	-	† 24.02.45
?	d°	140598	-	† 21.03.45

(*) Plus trois Ar 234C-3 selon Dieter Lukesch.

(† : détruit - E : endommagé - R : réformé - Capt : capturé par les Alliés)
Cette liste est bien évidemment partielle.

Squadron, les *Flight Lieutenant* McAuliffe (NV774) et *Flying Officer* D.G.C. McLeland (NV670/ZD-X). En réalité, il se pourrait fort bien que ce Blitz ait été touché par sa propre *flak*...

Finalement, le pont Ludendorf s'écroula de lui-même le 17 mars, probablement pas mal ébranlé par les explosions des bombes tombées à proximité. Cette opération marqua le sommet des actions menées par les Arado 234B-2.

Pendant le mois de mars 1945, 14 Blitz furent perdus au sol, dont 13 le 21 mars à Achmer, détruits par des P-51 des 350th et 351st *Fighter Groups* commandés par le *Major* L. Boone.

LA FIN

En avril, les journées se passèrent en diverses attaques sur des ponts, des colonnes de véhicules, des autoroutes, un peu partout sur le territoire d'un Reich agonisant et qui rétrécissait comme une peau de chagrin.

Le 12 avril, les *Flight Lieutenants* H.O. Gaze et D.V. Lake du N° 41 *Squadron* sur Spitfire Mk. XIVe engagèrent vers 17 heures un Blitz du III./KG 76, qui partit en vrille avant de rétablir à environ 100 m d'altitude. Les deux pilotes britanniques parvinrent à incendier ses deux turbines. Au contact du sol pour un atterrissage sur le ventre, le Blitz explosa.

Le 18 avril, ce fut le *Lieutenant-Colonel* Dale E. Shafer sur son P-51 du 503rd *Fighter Squadron* qui intercepta vers Ratisbonne un appareil de la KG 76. Piquant à sa poursuite à 600 km/h, il eut la surprise de voir sa proie dégager à droit et partir en chandelle. Corrigeant au maximum, Shafer parvint à l'encadrer de son tir. L'Allemand perdit sa verrière supérieure vers 6 000 m, puis bascula et piqua vers le sol. Vers 1 000 m, juste après que le pilote eut sauté en parachute, l'avion allemand explosa.

Depuis le 15 avril, le III./KG 76 était installé à Kaltenkirchen. Ce même jour, deux Tempest Mk. V du N° 56 *Squadron* (122 *Wing*) menés par les *Flight Lieutenants* N.D. Cox (NV968/US-G [14]) et A. McCairns (NV786/US-E) attaquèrent un Ar 234 dans cette région de Kaltenkirchen. Il semble que leur victime fut l'*Oberfeldwebel* Luther [15].

Vu la proximité de l'Armée rouge, à une quinzaine de kilomètres d'Alt Lönnewitz, le 19 avril le IV./EKG 1 partit pour Pilsen en Tchécoslovaquie. Le lendemain, les usines Arado, détruites, tombaient aux mains des Soviétiques. À la date du 20 avril 1945, 210 Ar 234 de toutes versions avaient alors été livrés [16].

Le 25 avril, Russes et Américains effectuèrent leur jonction à Torgau, sur l'Elbe, à seize kilomètres à l'ouest d'Alt Lönnewitz. Le Reich était désormais coupé en deux et la fin était imminente.

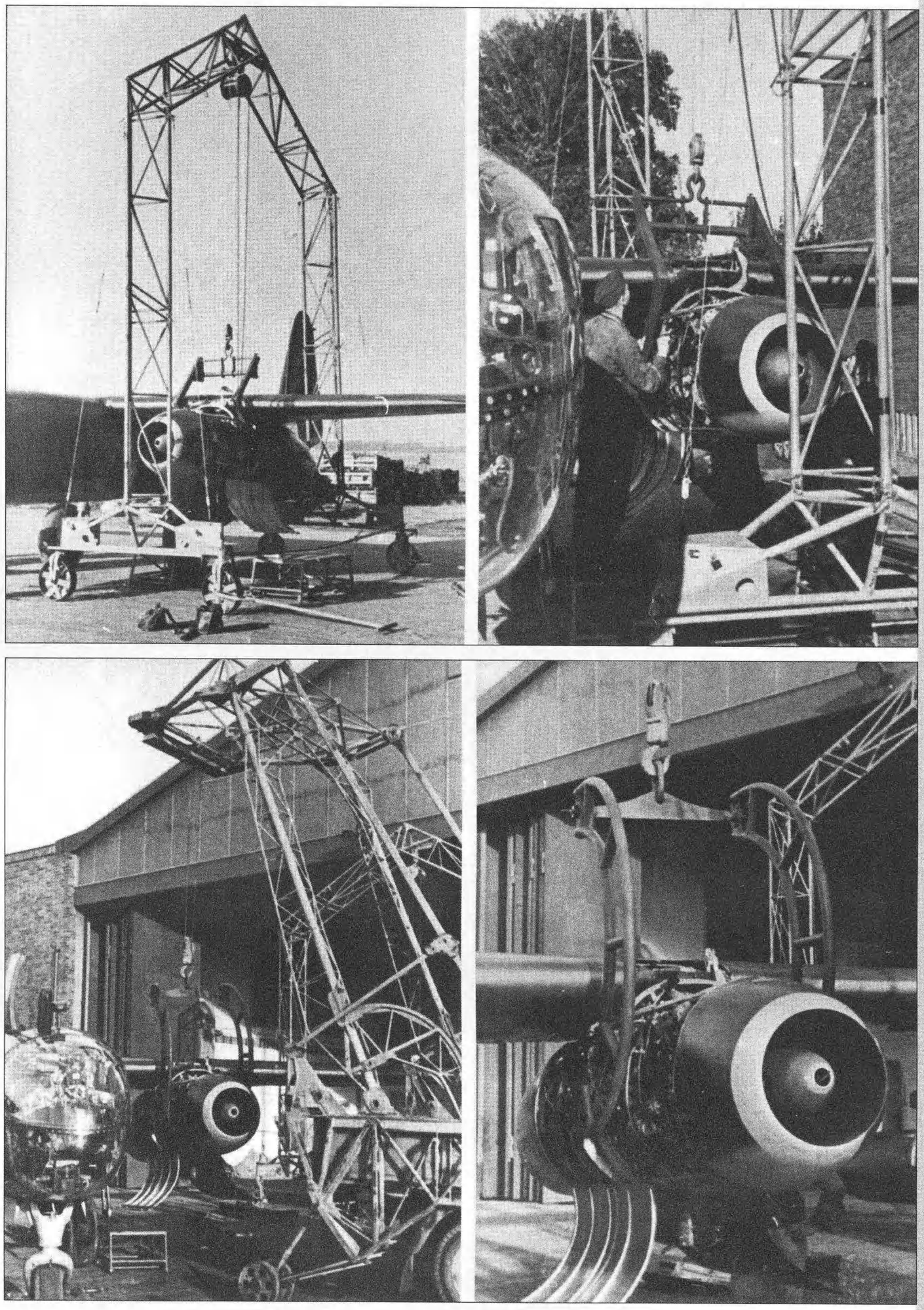
Le 28 avril, le III./KG 76 se posa à Leck, près de la frontière danoise et, enfin, après encore quelques opérations « coups de poing », s'envola le 5 mai pour Stavanger, en Norvège sous le commandement du *Hauptmann* Kolm.

Le 8 mai 1945, l'Allemagne nazie capitulait sans conditions. Le personnel de la KG 76 fut dispersé dans différents camps de prisonniers.

EN GUISE DE CONCLUSION

L'Arado 234 fut ce que l'on peut appeler un bel avion, très évolué pour son époque, mais, si les prototypes présentaient une finition parfaite (c'est ce qui ressort des rapports d'essais), il n'en fut pas de même pour les avions de série. L'obligation de produire des Fw 190 et même des He 177, à cause de la destruction des usines situées plus à l'ouest, et l'emploi d'une main d'œuvre non spécialisée jouèrent beaucoup contre la qualité requise par un avion tel que le Blitz. Un seul exemple significatif : des différences dans l'épaisseur des différentes gouvernes de direction ou de gauchissement se traduisaient, en moyenne par avion, par une dizaine de réglages fastidieux des tabs et par le déplacement des axes de rotation...

Malgré tout, le Blitz fut un avion très prisé de ses pilotes.



Deux systèmes pour changer un réacteur sur un Ar 234. L'anneau des nacelles était peint dans la couleur de la *Staffel*.
(Archives KG 76)

[14] C'est sur ce même avion que Clostermann remporta une victoire aérienne sur un Fw 190 et endommagea deux Ju 88 au sol le 2 avril 1945.

[15] Les pilotes avaient revendiqué un Me 262, mais le QG de la 2nd TAF identifia correctement la victime et corrigea.

[16] En mars 1945, Hitler décida que l'Ar 234 n'était pas prioritaire face aux Me 262 et He 162.

Pour le franc symbolique

La liquidation des contrats français

Philippe Listemann

En juin 1940, des milliers d'avions sont en commande aux États-Unis. En raison de la signature de l'armistice, bien peu voleront sous les couleurs françaises. Les contrats en cours sont alors transférés en faveur de la Grande-Bretagne. Mais que sont-ils devenus et quel rôle ces avions ont-ils réellement joué dans la poursuite de la guerre ?

En juin 1940, quand la France se rend compte qu'il lui faut sortir de la guerre, se pose entre autres problèmes le sort des contrats d'achat de matériel militaire signés aux États-Unis. Individuellement ou en commun avec le Royaume-Uni, ce ne sont pas moins de 1,6 milliards de dollars de fournitures et d'équipements qui ont été commandés, dont un milliard concerne uniquement l'aéronautique [1]. Plus de 8 500 avions sont alors en commande. Sur le premier montant cité, plus de 600 millions de dollars de commandes ont été enregistrés par les constructeurs américains depuis le 10 mai 1940, soit en cinq semaines. Cette politique d'achat outre-Atlantique ressemble à un mouvement de panique. En effet, la lecture des différents télégrammes échangés entre Paris et la commission d'achat à Washington du 10 mai au 17 juin 1940, montre bien le manque de réflexion et de recul des responsables à Paris, chacun des télégrammes, souvent espacés d'un jour ou deux seulement, contenant des amendements, compléments d'information, voire une annulation pure et simple du télégramme précédent !

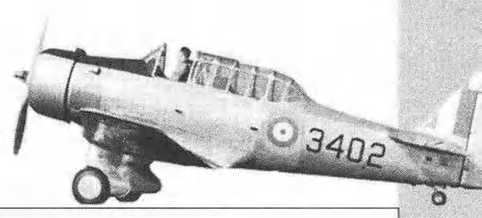
Le 17 juin 1940, avec l'accord du gouvernement français, J.F. Bloch-Lainé, directeur général des achats aux Etats-Unis, signe le transfert des contrats français au profit des Britanniques. Sur les commandes en cours de livraison, il reste plus de 138 millions de dollars à verser, auxquels s'ajoutent le montant des avions déjà payés par la France mais encore présents sur le territoire américain. Ceux-ci représentent une valeur de plus de 44 millions de dollars qui seront remboursés à la France sur son compte à la Banque du Canada. La FPC, ou *French Purchase Commission*, comme disent les Américains, vient de disparaître.

Les Curtiss H-75 anglais

Parmi les premiers matériels qui arrivent en Grande-Bretagne figurent des chasseurs Curtiss H-75 qui étaient alors en route pour la France et que l'armistice a surpris en pleine mer. Si les trois premiers modèles commandés (A-1 à A-3) ont bien quitté le territoire américain, ce n'est pas le cas des H-75A-4. Dénommés H-751, 285 exemplaires de ces Curtiss à moteur Cyclone identifiables à leur rangée unique de cylindres qui tronquent ainsi le nez du Curtiss (H-751 n° 1 à 285, contrats du 05.10.39 portant sur 265 machines et du 15.11.39 sur 20 autres) sont alors en commande. Au 16 juin 1940, seules 131 machines ont été remises à la commission d'achat aux États-Unis et 81 d'entre elles sont déjà en route vers la France ou l'Afrique du Nord. De ces 81 Curtiss, bien peu seront mis en service dans l'armée de l'Air. Ils se trouvent soit à bord du

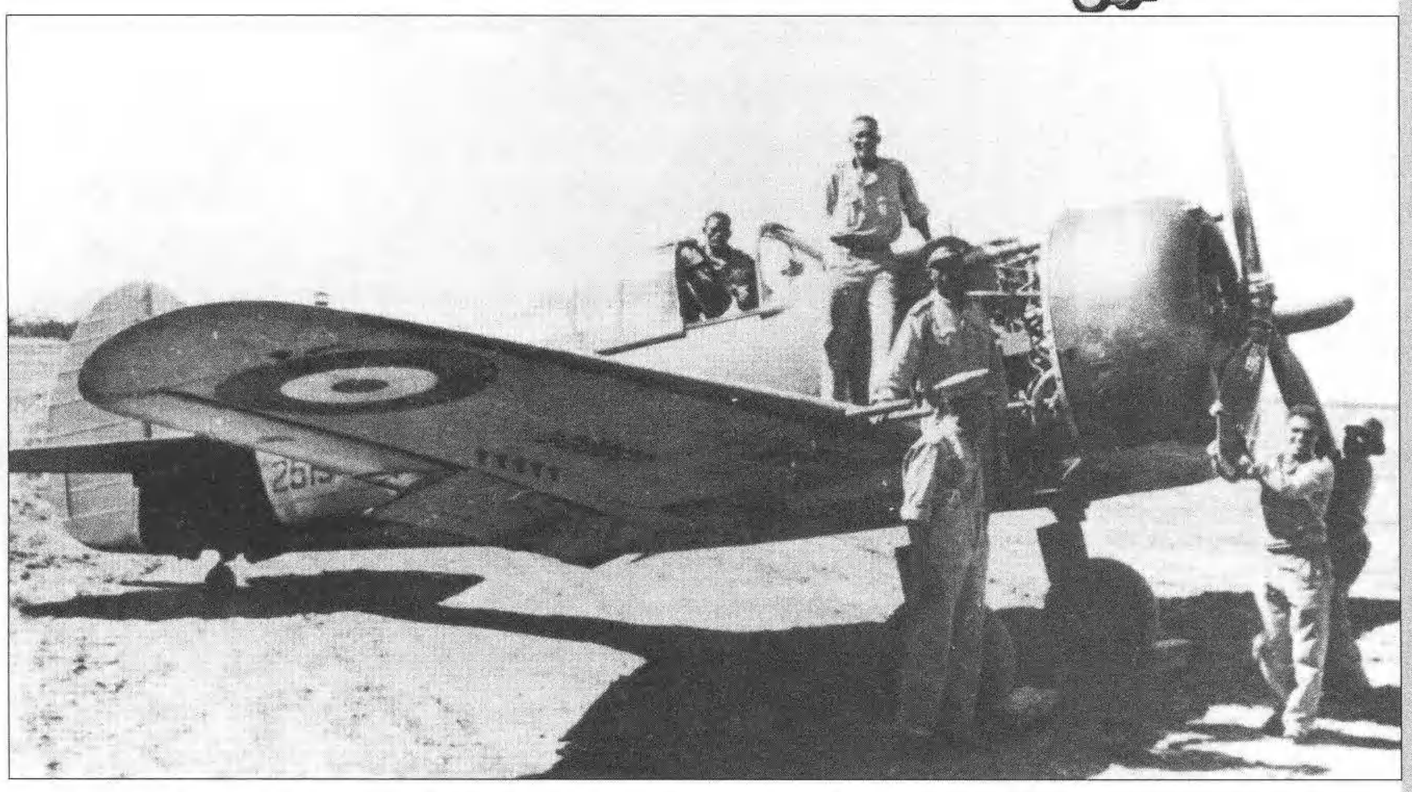
Les NAA 64 qui ne sont pas livrés à la France trouvent un emploi dans la RCAF. On voit ici le NAA 64 n° 113 qui vient de recevoir son nouveau matricule canadien 3402 à l'automne 1940. (Collection Bob Finlayson, via Larry Milberry)

[1] Anglais et Français avaient fini par s'entendre pour harmoniser les termes de leurs contrats, dans le but de faire baisser les prix et les coûts de fonctionnement. Ces contrats s'identifient par un code alphanumérique commençant par AF (Anglo-French).



navire *Champlain* [2], qui s'est échoué suite aux attaques de la Luftwaffe, soit détournés vers la Martinique où ils pourriront sous le soleil des Antilles. D'autres sont même capturés par les Allemands à Bourges ou en caisses à St Nazaire. Certains de ces derniers finiront chez les Finlandais (n° 9, 16, 20, 21, 22, 45, 47). Tous les autres sont envoyés au Royaume-Uni où la bataille d'Angleterre se prépare. Si nous ne connaissons pas en détail le numéro de série des avions que les Anglais rachètent, nous savons en revanche qu'à partir du n° 102, ils sont tous récupérés par la BPC (*British Purchase Commision*).

En fait jusqu'en mars 1941, la RAF prend en compte les 204 Curtiss et, au plus fort de la bataille d'Angleterre en septembre 1940, une centaine sont déjà disponibles prêts à lutter s'il le faut contre les envahisseurs qui se profilent à l'horizon. S'ils sont bien présents, certains remis aux standards anglais (armement et manette « dans le bon sens »), et même rebaptisés Mohawk, ils ne sont pas utilisés pendant cette période. Ils sont simplement maintenus en réserve au cas où la production des Spitfire et Hurricane serait fortement perturbée par les bombardements allemands. Une fois la menace d'une invasion disparue, les Britanniques sont en peine à trouver une utilité à ces dizaines de chasseurs qui étaient déjà périmés au moment où la bataille de France s'achevait. C'est après mûre réflexion et beaucoup de tractations que ces avions trouvent finalement un rôle plus actif grâce à l'accord trouvé avec le gouvernement sud-africain. Ce dernier est alors à la recherche de chasseurs pour sa force aérienne en pleine expansion. Les Anglais sortant exsangues de la bataille d'Angleterre et devant se rééquiper tout en pansant leurs plaies, ils ne peuvent fournir des chasseurs de construction nationale. De ce fait la RAF parvient à céder quelques dizaines de Mohawk aux Sud-Africains qui doivent s'en contenter pour le moment. Environ 80 machines prennent le chemin de l'Afrique du Sud où elles sont essentiellement utilisées comme avions d'entraînement avancé à la chasse pendant deux ans environ; seul le N° 6 *Squadron* (SAAF) basé à Swartkop près de Prétoria les emploie pour des missions de défense côtière jusqu'au milieu de 1943. Les survivants, soit 55 à 60 appareils, sont entreposés puis envoyés à la casse à la mi-1944.



Le Curtiss Mohawk 2515 (ex-BB931) du N° 3 SAAF *Squadron* à Mombasa (Kenya), en juillet 1941. Cette unité fut transformée sur Mohawk pour participer à l'assaut final contre Gondar (Abyssinie).
On note le diamètre particulier du disque bleu des cocardes.
(Collection J. Mutin)

Les Mohawk portugais

Une quinzaine d'appareils est livrée au Portugal qui bien que neutre se doit d'étoffer quelque peu ses unités de combat, en particulier ses escadrons de chasse qui ne disposent que de Gloster Gladiator. À cette époque (1941), le Portugal redoute toujours d'être entraîné malgré lui dans le conflit. Se devant de protéger les endroits stratégiques comme l'archipel des Açores, les Portugais se tournent vers les Britanniques avec qui ils sont liés par un traité d'alliance très ancien (1373 !) mais toujours valable car n'ayant jamais été annulé par aucune des deux parties. Le Portugal avait pris d'ailleurs l'habitude avant guerre de se procurer chez nos voisins d'outre-Manche les chasseurs dont il avait besoin. La Grande-Bretagne ne voulant pas se séparer de ses précieux Spitifire [3] et Hurricane, accepte cependant de céder ces Curtiss qui encombrent ses dépôts. Même si ces chasseurs ont une valeur militaire toute relative face au Bf 109F alors en service, ils représentent un net progrès pour les Portugais. Le Curtiss est pour eux le premier chasseur à train rentrant. Quinze avions sont livrés à partir d'août 1941 mais seuls onze sont pris en compte par l'Aéronautique militaire portugaise, les quatre autres ayant subi les effets corrosifs de l'air marin pendant leur voyage par bateau. Ils servent au sein de d'escadrille de chasse de la base aérienne n° 2 d'Ota mais sont interdits de vol suite au crash mortel du sous-lieutenant Martins en avril 1942 à bord du n° 489. Pendant un an ils subissent des modifications et ne retournent en unité (*Esquadrillha* XY) qu'à partir de mars 1943. Ils finissent leur carrière aux Açores en 1945. Ils sont remplacés avantageusement par des Hurricane et Spitfire que les Anglais ont bradés et qui encombrent à leur tour les dépôts à cette époque... toujours la même rengaine.

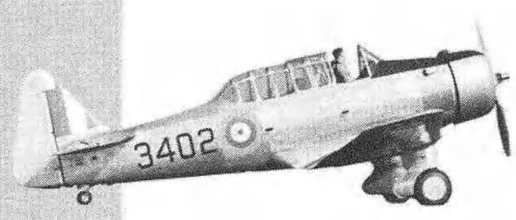
Ces Curtiss qui encombrent les Anglais sont cédés sans remords aux Portugais et aux Sud-Africains.

Face aux Japonais

Cependant, tous les Curtiss de la RAF ne sont pas livrés à des tiers et une bonne partie se retrouve à combattre sur un théâtre d'opérations, celui d'Extrême-Orient où les Anglais avaient pensé utiliser un matériel bien différent. Dans le courant de l'année 1941, la menace du Japon se faisant plus précise sur les possessions Britanniques en Asie et constatant que les défenses aériennes sont plus qu'archaïques, il est décidé d'équiper deux escadrons de chasse basés en Birmanie. L'état-major britannique pense tout naturellement que cet avion totalement dépassé va amplement faire l'affaire contre les Japonais qui sont censés ne disposer d'aucun chasseur digne de ce nom à opposer aux Alliés... Le réveil va être brutal. De toute manière, pour être honnête, rien d'autre n'est disponible ! Cependant, contre toute attente, le Mohawk est engagé en opérations et ce jusqu'en janvier 1944. Environ 80 appareils prennent part aux combats dans des missions d'appui et sont occasionnellement utilisés comme chasseurs avec des résultats honorables. Les deux principaux escadrons qui l'utilisent (N° 5 et 155 *Squadrons*) effectuent quelque 1 800 sorties opérationnelles à eux deux. Quant au reliquat des machines disponibles, il sert à l'entraînement en Égypte, essentiellement au sein du N° 71 OTU. Le dernier Mohawk IV d'origine française n'est radié des listes de contrôle que le 31 juillet 1944.

---

[2] Selon certaines sources, aucun H-751 ne se serait trouvé à bord du *Champlain*, qui n'aurait embarqué que des moteurs et des rechanges.
[3] Les Portugais avaient commandé 15 Spitfire I en 1939 mais la commande ne fut pas honorée du fait de la déclaration de la guerre.



Contrats français

La relève et les espoirs

De même qu'elle a commandé le Curtiss H-751 comme avion de transition, la France choisit dès le 5 octobre 1939 son successeur, le H-81 à moteur en ligne. L'armée de l'Air devient ainsi le premier client étranger de cette variante. Des 230 en commande (H-81 n° 1 à 230), aucun ne peut être livré avant l'armistice, même si les premiers exemplaires ont déjà quitté les chaînes de montage de Buffalo aux couleurs françaises. Tout comme les Curtiss H-751, ces avions sont reversés à la RAF qui les prend en compte sous le nom de Tomahawk Mk.I (140) et Tomahawk Mk.IIA (90). Cette différence s'explique par le fait que les premiers avions sont à un stade de fabrication si avancé lors de la cession du contrat qu'il s'avère plus économique de les achever sans le blindage et les réservoirs auto-obturants qui constituent l'équipement standard du Mk.II. Il va sans dire que le premier lot, du fait de son équipement de guerre inadéquat aux normes de 1940, est versé à plusieurs escadrons qui s'en servent comme avions d'entraînement avant d'utiliser la version IIA. Tous ces avions, rejoints par la suite par ceux commandés par les Britanniques (Tomahawk Mk.IIB), sont utilisés par des escadrons de coopération avec l'armée à partir des bases de Grande-Bretagne pour des exercices de reconnaissance à basse altitude.

Des P-40 commandés par la France défendent Moscou en décembre 1941.

Seuls quelques escadrons les utilisent brièvement pour des missions au-dessus de l'Europe occupée. Cependant les premiers Mustang à moteur Allison vont remplacer très vite les Tomahawk. Quelques rares machines viennent grossir les rangs des nombreux Tomahawk IIB combattant en Afrique du Nord et d'autres sont cédés à l'URSS à l'automne 1941. Arrivés à la fin de l'année 1941, ces avions défendent Moscou en décembre de la même année au sein du 126 IAP. Bien que deux Tomahawk soient cédés à l'USAAF en Grande-Bretagne, la plupart des avions anglais finissent leur carrière comme avions d'entraînement avancé à la chasse en Grande-Bretagne. Les derniers sont rayés des contrôles le 31 décembre 1944.

Un Tomahawk Mk. I (AH775) du N° 168 *Squadron*, basé à Bottisham, au printemps 1942. L'appareil fut rejeté du front européen en raison de performances insuffisantes, mais connut son heure de gloire en Afrique du Nord, où les combats se déroulaient à plus basse altitude. (Collection R.C. Sturtivant)

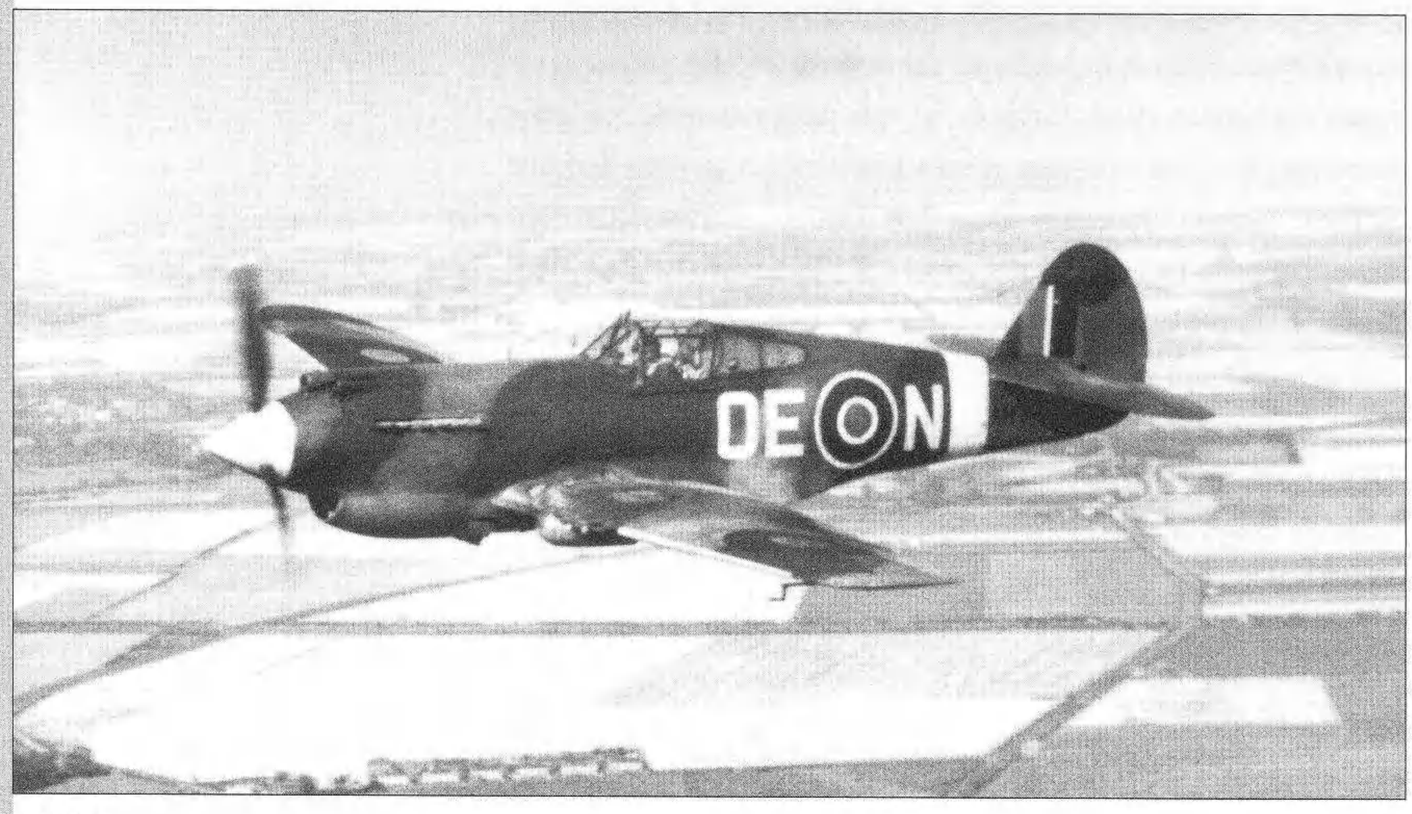
Les autres chasseurs

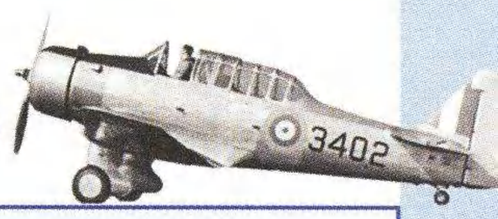
Parmi les différents achats figurent des avions qui brilleront sous d'autres cocardes. Sous forme de lettres d'intention d'achat, que l'on appelerait aujourd'hui « options », la France s'est intéressée à plusieurs types de chasseur, comme le Curtiss H-86, le Lockheed L-322 et le Bell modèle 14.

Bien que le Curtiss H-86, développement du H-81 ne soit alors qu'à l'état de projet, la France a quand même placé une option sur 300 appareils. Deux prototypes volent sous la dénomination de XP-46 et XP-46A (le premier en février 1941). Le projet est finalement abandonné, car il n'offre que peu d'avantages par rapport au H-81/P-40 déjà existant et surtout au futur H-87 Kittyhawk en projet. On peut penser d'ailleurs que la France aurait à terme reporté cette option de 300 H-86 et 500 H-81A sur le Curtiss H-87 Kittyhawk, qui sera commandé par les Anglais par la suite. Ces huit cents Curtiss font l'objet des lettres d'intention d'achat des 12 et 16 avril 1940 et du 2 mai 1940.

Une première tranche de 200 Bell 14 est commandée le 19 avril 1940. Elle est ramenée à 170 machines montées et 30 autres à livrer en pièces détachées peu de temps après. Rappelons que l'USAAC n'en a commandé alors que 13 sous la dénomination de P-39 ! Les Britanniques reprennent cette commande à leur compte et en ajoutent 505 autres pour un total de 675 machines. Pour connaître la suite de la carrière des ces avions, nous vous invitons à lire l'article sur le P-400 dans Aéro-Journal N° 13.

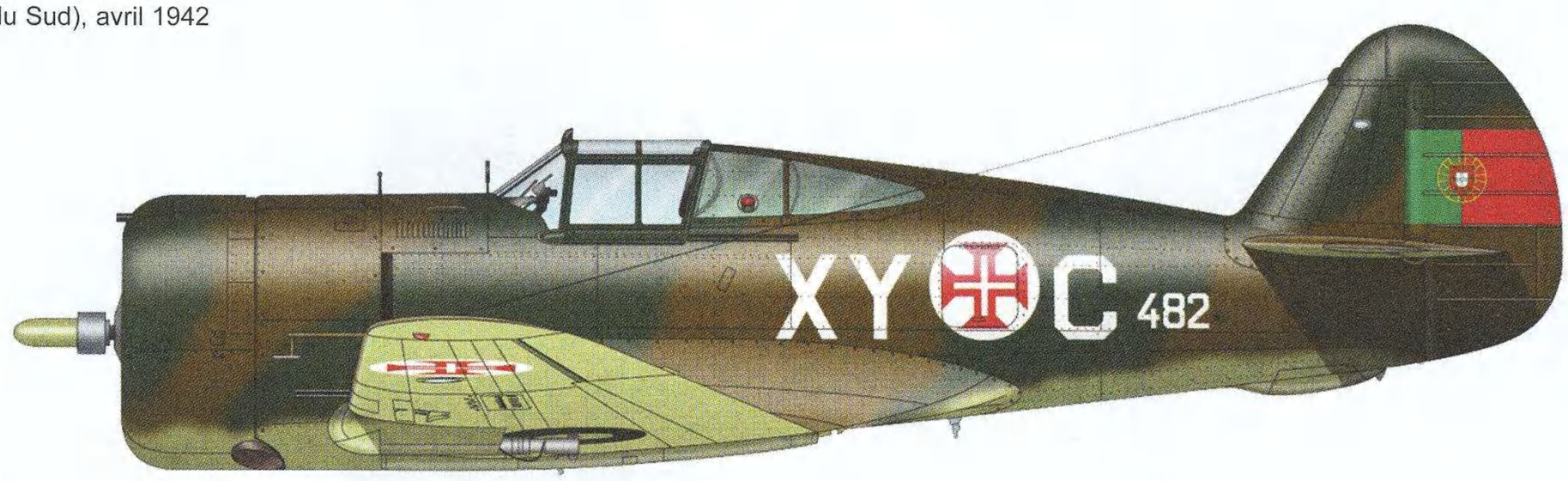
Le Lockheed L-322 (P-38 Lightning) est tardivement commandé en mai 1940, après le début de l'offensive allemande et conjointement avec les Anglais. Ce sont 667 machines qui sont demandées en date du 18 mai 1940 (800 au départ puis réduit à 667, la différence à livrer en pièces détachées), dont la France espère s'octroyer 417 exemplaires. Il est prévu que la France reçoive les premiers avions sortis des chaînes de montage; en effet si les Britanniques manquent d'avions, ils sont sur le point de mettre en service des chasseurs bimoteurs comme le Whirlwind et le Beaufighter. En achetant le L-322, les Britanniques se mettent à l'abri d'une rupture éventuelle de la fabrication des modèles anglais et le modèle américain n'est vu que comme une machine d'appoint. C'est d'ailleurs la différence fondamentale de philosophie entre les Anglais et les Français quant à la fourniture de matériel américain. Les Anglais cherchent du matériel d'appoint dans des domaines dans lesquels l'industrie britannique n'a pu satisfaire ou ne pourrait satisfaire les besoins de la RAF ou de la FAA. De leur côté, les Français cherchent du matériel pour équiper leurs unités de combat et de seconde ligne, l'industrie française se trouvant incapable de fournir la quantité d'avions demandée dans les délais impartis. Ces L-322 seront en fait construits pour le seul compte des Britanniques qui reçoivent leurs premiers exemplaires en mars 1942. La Grande-Bretagne ne les mettra finalement pas en service du fait de leur performances jugées insuffisantes (ils sont dépourvus des turbocompresseurs d'origine). Les 143 Lightning Mk.I sont alors repris par l'USAAF qui les utilise comme avions d'entraînement sous la dénomination de P-322 tout en gardant les matricules anglais. Les 524 autres avions non encore construits (Lightning Mk.II) sont eux aussi récupérés par l'USAAF mais transformés aux standards américains, sur les chaînes de montage même. Nous pouvons les distinguer par leur dénomination (P-38F-13, F-15, G-13, G-15). Ils sont équipés de moteurs contrarotatifs (les modèles 322 avaient les moteurs tournant dans le même sens) et de l'armement américain; ils servent principalement dans le Pacifique.



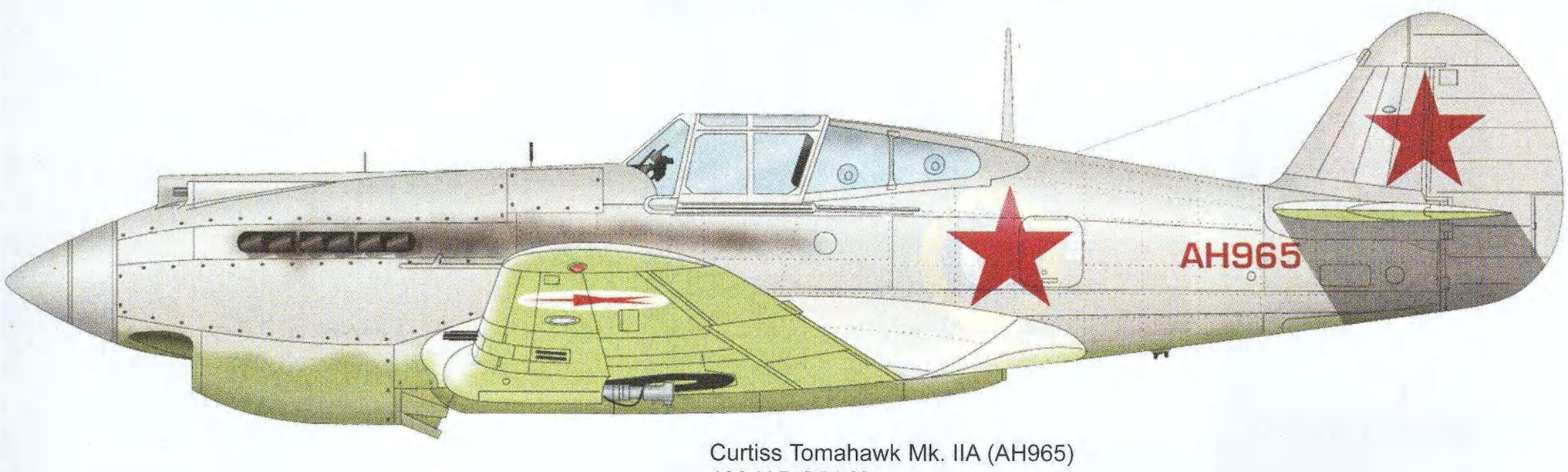


On notera que le cercle bleu des cocardes d'intrados est disproportionné par rapport aux cocardes standards de la RAF.

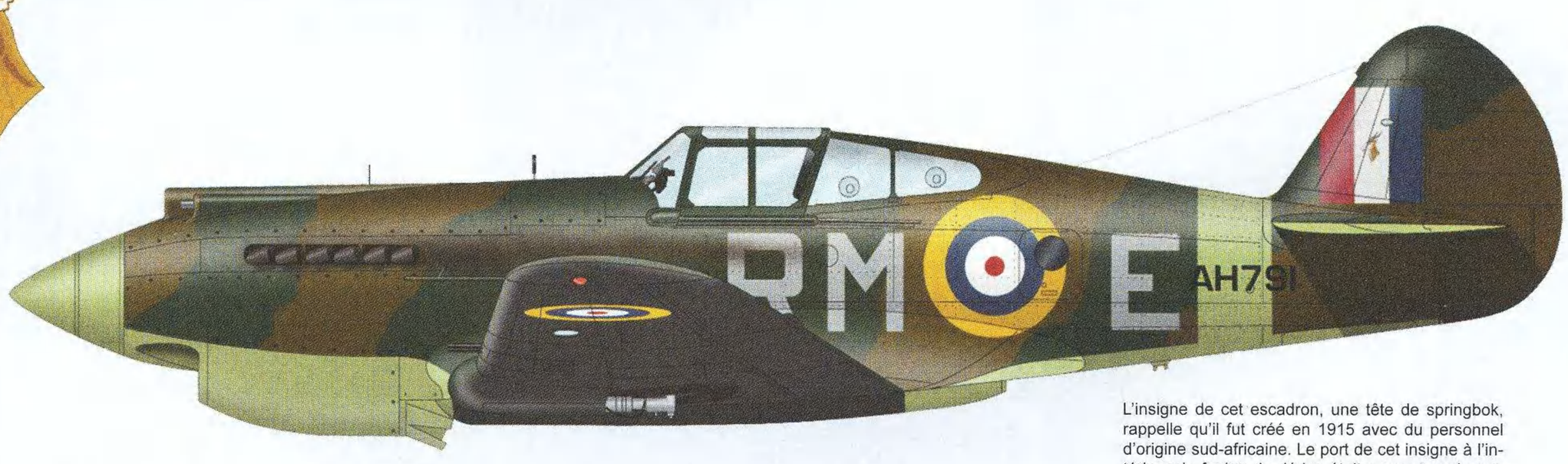
Curtiss Mohawk Mk. IV (2527, ex-AR628)
N° 6 *Squadron* (South African Air Force)
Swartkop (Pretoria, Afrique du Sud), avril 1942



Curtiss Mohawk Mk. IV (482)
Esquadrilha XY (Aeronautica Militar)
Ota (Portugal), été 1943.



Curtiss Tomahawk Mk. IIA (AH965)
126 IAP (VV-S)
Lieutenant S.G. Ridnyi
Région de Moscou (URSS), décembre 1941.



L'insigne de cet escadron, une tête de springbok, rappelle qu'il fut créé en 1915 avec du personnel d'origine sud-africaine. Le port de cet insigne à l'intérieur du fanion de dérive était courant, mais non réglementaire.

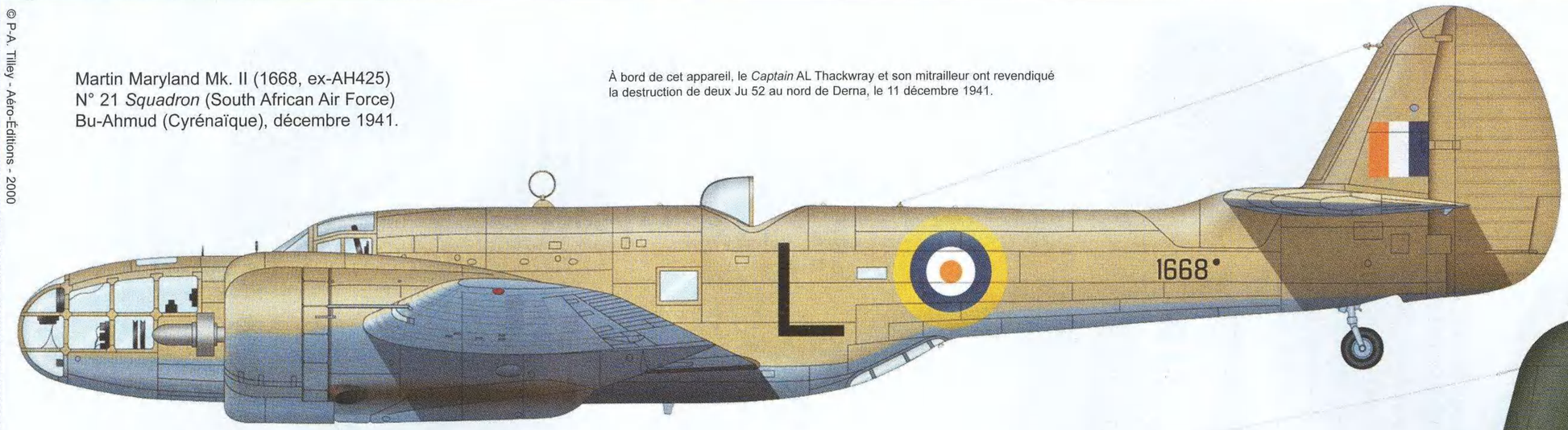
Curtiss Tomahawk Mk. I (AH791)
N° 26 *Squadron* (RAF)
Weston Zoyland (Grande-Bretagne), été 1941.

© P-A. Tilley - Aéro-Éditions - 2000

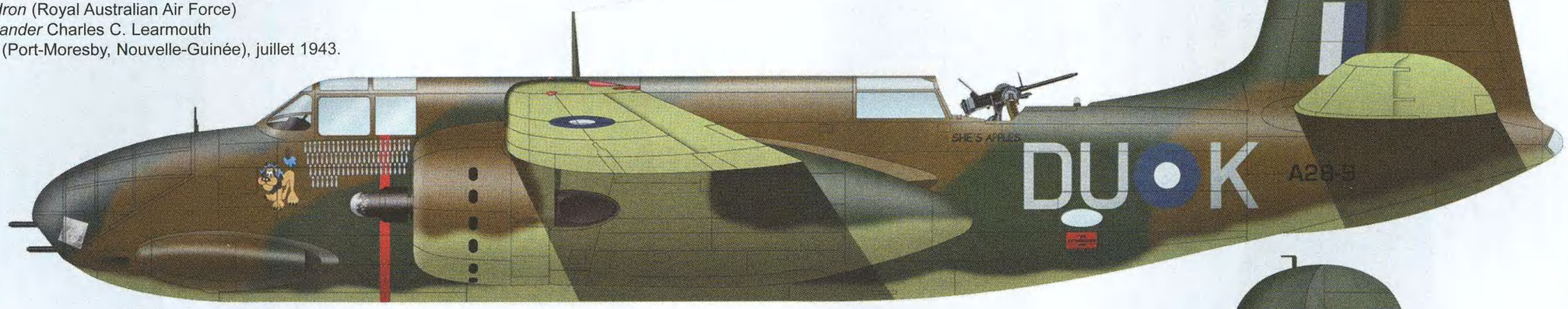
© P-A. Tilley - Aéro-Éditions - 2000

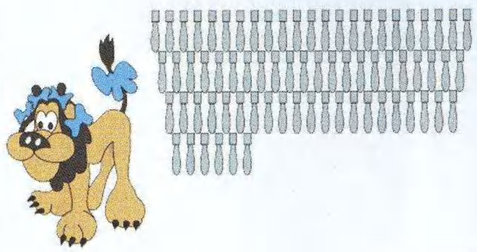
Martin Maryland Mk. II (1668, ex-AH425)
N° 21 *Squadron* (South African Air Force)
Bu-Ahmud (Cyrénaïque), décembre 1941.

À bord de cet appareil, le *Captain* AL Thackwray et son mitrailleur ont revendiqué la destruction de deux Ju 52 au nord de Derna, le 11 décembre 1941.

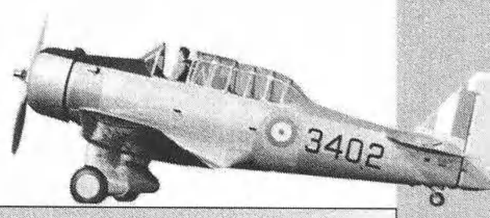


Douglas Boston Mk. III (DB-7B, A28-9, ex-AL891)
N° 22 *Squadron* (Royal Australian Air Force)
Wing-Commander Charles C. Learmouth
Ward's Strip (Port-Moresby, Nouvelle-Guinée), juillet 1943.





Douglas RDB-7B (AL331) - « 3253 »
Unité d'entraînement non identifiée (USAAF)
États-Unis, début 1944.

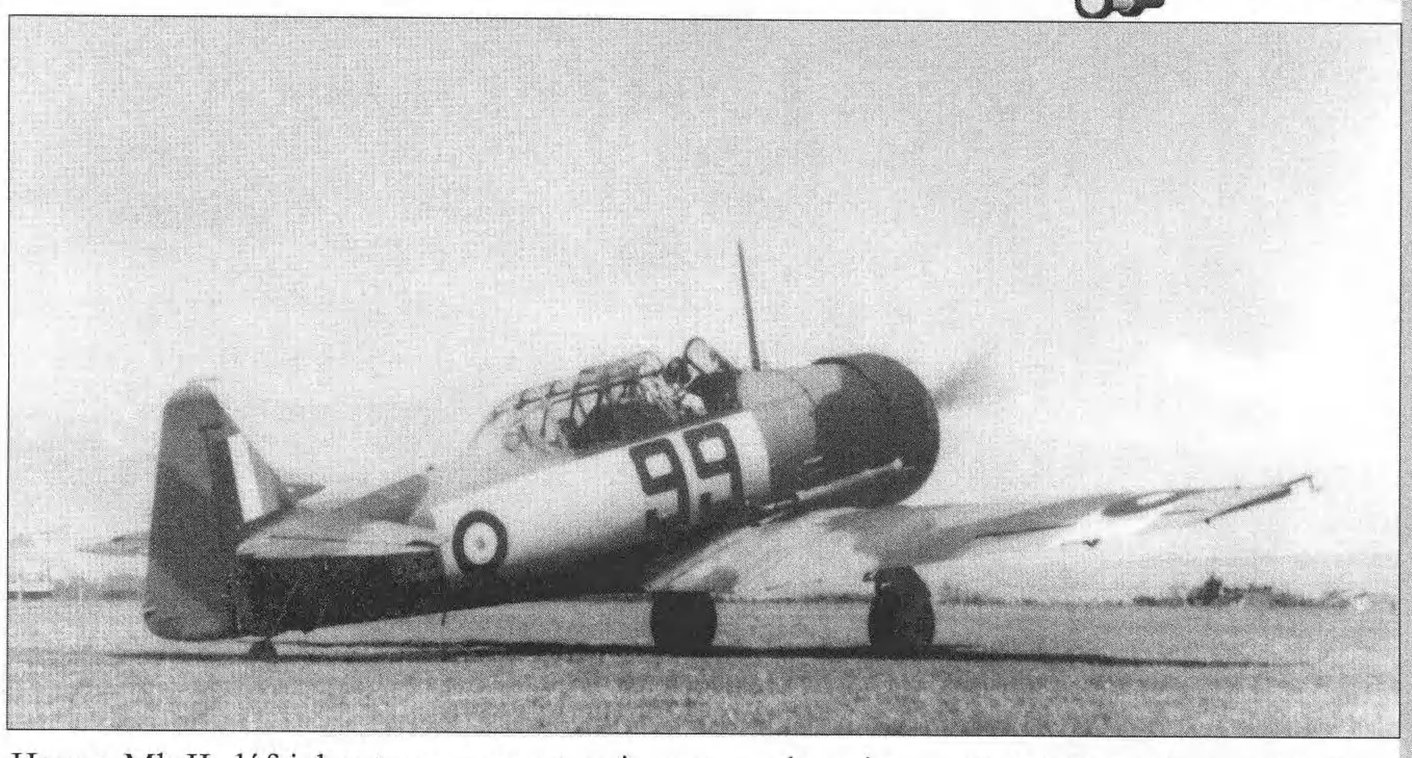


Les Douglas DB-7

Parmi les types de bombardiers commandés pour l'armée de l'Air figure le DB-7 dans la catégorie B3. Le premier contrat de 100 exemplaires (DB-7 n° 1 à 100) est placé alors qu'il n'est encore qu'au tout début de ses essais. Cette commande qui intervient en mars 1939 permet à cet avion de sortir de l'anonymat et de soutenir l'industrie aéronautique militaire américaine. N'oublions pas que l'administration Roosevelt est toujours accrochée à une politique isolationniste fortement soutenue par l'opinion publique et reste donc très timide quant à ses propres commandes de matériel militaire. Cinq semaines après la déclaration de la Seconde Guerre mondiale, le 14 octobre, une commande supplémentaire est passée pour 100 exemplaires d'une version améliorée à dérive agrandie (DB-7A n°1 à 100), paradoxalement suivie, le 20 du même mois, par une commande de 170 DB-7 (n° 101 à 270) dans une configuration légèrement plus performante que les 100 premiers exemplaires, mais nettement moins que les DB-7A ! Finalement, en pleine campagne de France, apparaît une dernière version, un dérivé de la version anglaise DB-7B, qui prend la dénomination de DB-73; 480 exemplaires en sont commandés les 8 et 18 mai, dont la moitié devant être produite sous licence par Boeing qui cherche à optimiser son outil de production. Ce sont donc 850 Douglas qui sont en commande lorsque l'armistice est signé en juin 1940, mais l'armée de l'Air n'en a reçu que 116 à cette date.

Les premiers Douglas à arriver en Grande-Bretagne sont les DB-7 et DB-7 améliorés des deux premières commandes (Boston I et Boston II dans la RAF). Ils sont à bord de navires qui n'ont pu rejoindre la France. Non seulement ces avions ne sont pas aux standards britanniques ni même aux normes du combat en juin 1940, mais ils sont même très éloignés des besoins concernant les bombardiers triplaces. Ils sont d'abord utilisés comme avions de transition au sein des unités prévues pour être transformées sur Boston Mk.III. Certains seront même utilisés pour l'instruction du N° 342 *Squadron Lorraine* en 1943.

En revanche, alors que *Blitz* bat son plein, les Anglais se trouvent confrontés à une pénurie de chasseurs de nuit. L'évolution de la guerre aérienne a quelque peu surpris les Britanniques. Il leur faut donc adapter leurs défenses en conséquence. Se rendant compte du potentiel des Boston Mk.I et Mk.II, les Anglais modifient la plupart de ces appareils. Ils deviennent alors des Havoc Mk.I (ex-Boston II) ou Havoc Mk.II (DB-7A). Le radar embarqué étant à ses balbutiements, on voit alors surgir des idées et concepts des plus variés et parfois des plus inattendus pour lutter contre les formations de bombardiers allemands. Certains appareils reçoivent un énorme projecteur dans le nez (Havoc Turbinlite) pour éclairer les cibles en faveur de chasseurs monomoteurs, le plus souvent des Hurricane. D'autres sont équipés d'un dispositif permettant de faire descendre une mine accrochée au bout d'un câble, en espérant qu'un avion allemand accroche ce dernier et finisse par heurter ladite mine (Havoc Pandora). Si le Pandora s'avère être un échec, une seule victoire ayant été remportée avec cette arme, le Turbinlite est utilisé jusqu'au début de 1943, époque où les radars embarqués sont suffisamment nombreux pour retirer les Havoc de la première ligne. D'autres enfin sont utilisés dans un domaine qui correspond plus à leurs qualités, les vols d'intrusion (*Intruder*), où ces Havoc Mk.I associés aux

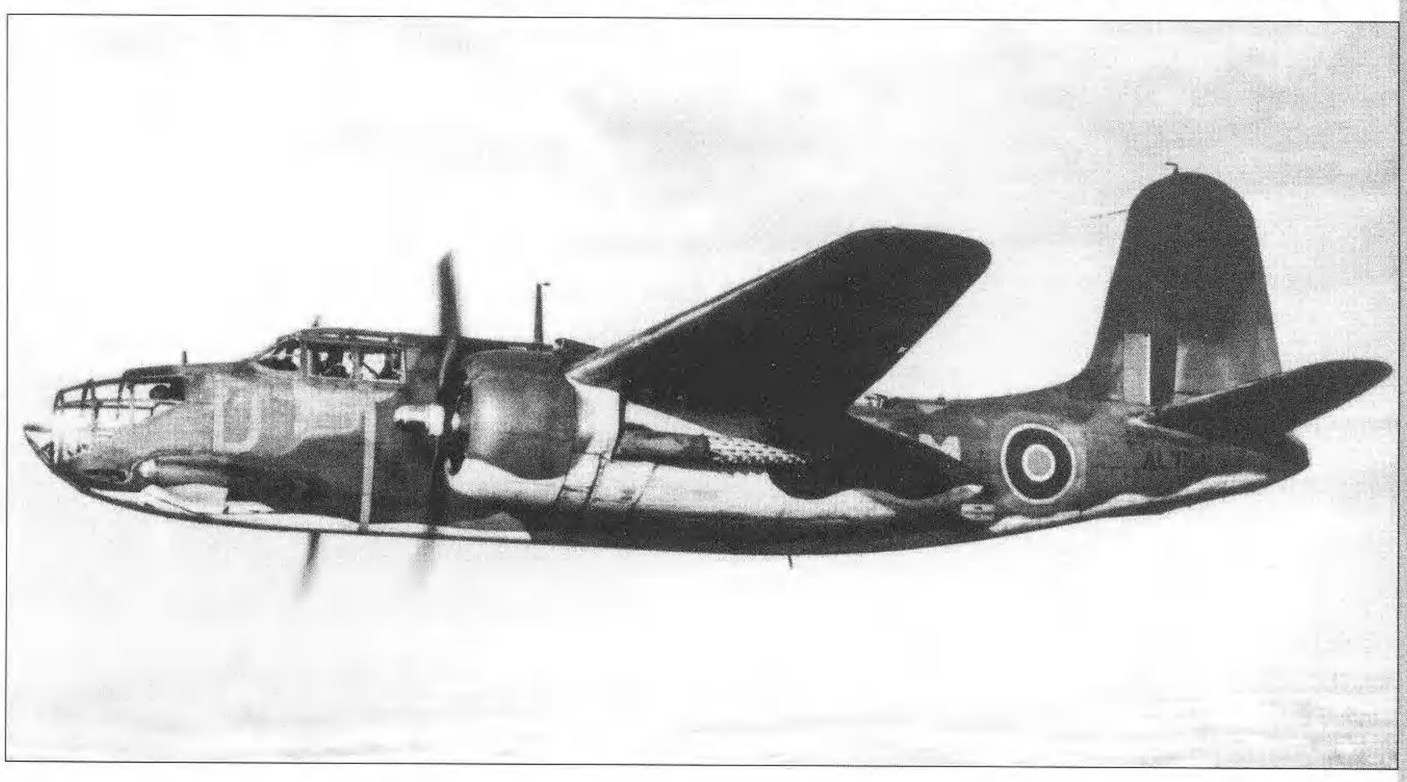


Havoc Mk.II défrichent ce concept qui sera par la suite perfectionné avec les Mosquito FB.VI.

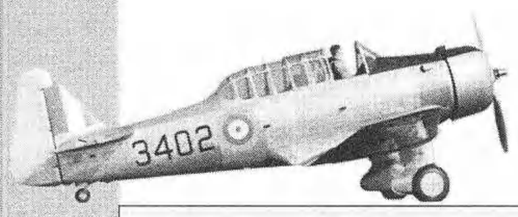
Si les premières versions de DB-7 ne correspondent pas aux besoins de la RAF, il n'en est pas de même des 480 DB-73, qui sont en fait similaires aux Boston Mk.III commandés par la RAF depuis février 1940. Les livraisons des ex-machines françaises commencent dès octobre 1941, mais elles sont fortement perturbées par l'entrée en guerre brutale des États-Unis en décembre. Sur les 480 Boston III que la RAF s'apprêtait à recevoir, environ 165 sont effectivement livrés (moins ceux perdus lors des convoyages). Ceux-ci sont vite affectés en Europe et surtout en Afrique du Nord au sein des deux unités sud-africaines de bombardement qui constituent la principale force offensive du Commonwealth sur ce théâtre. Certains survivent même pour participer aux premières phases de la campagne d'Italie mais ils sont progressivement remplacés par des appareils fournis par les Américains via le « Prêt-Bail » (Boston Mk.IIIA, IV et V).

Les autres machines que les Anglais n'ont pas reçues ont été saisies par l'USAAF pour son propre compte (240) ou pour celui de l'Union Soviétique (76). Les Américains les utilisent pour l'entraînement sur le continent nord-américain, sous la dénomination de RBD-7 (le R - *Restricted* - indiquant leur inaptitude à être employées en opérations). Une partie est brièvement employée par les premières unités de bombardement de l'USAAF qui arrivent en Grande-Bretagne en 1942. Quelques exemplaires sont aussi transférés en mars 1942 à l'aviation des Indes néerlandaises (NEIAF) en vue d'accélérer la livraison de leurs DB-7C commandés. La plupart sont déroutés vers l'Australie quand les Japonais prennent le contrôle des possessions hollandaises [4]. Ces Boston Mk. III (22 exemplaires) sont remis en service au sein de la RAAF et combattront

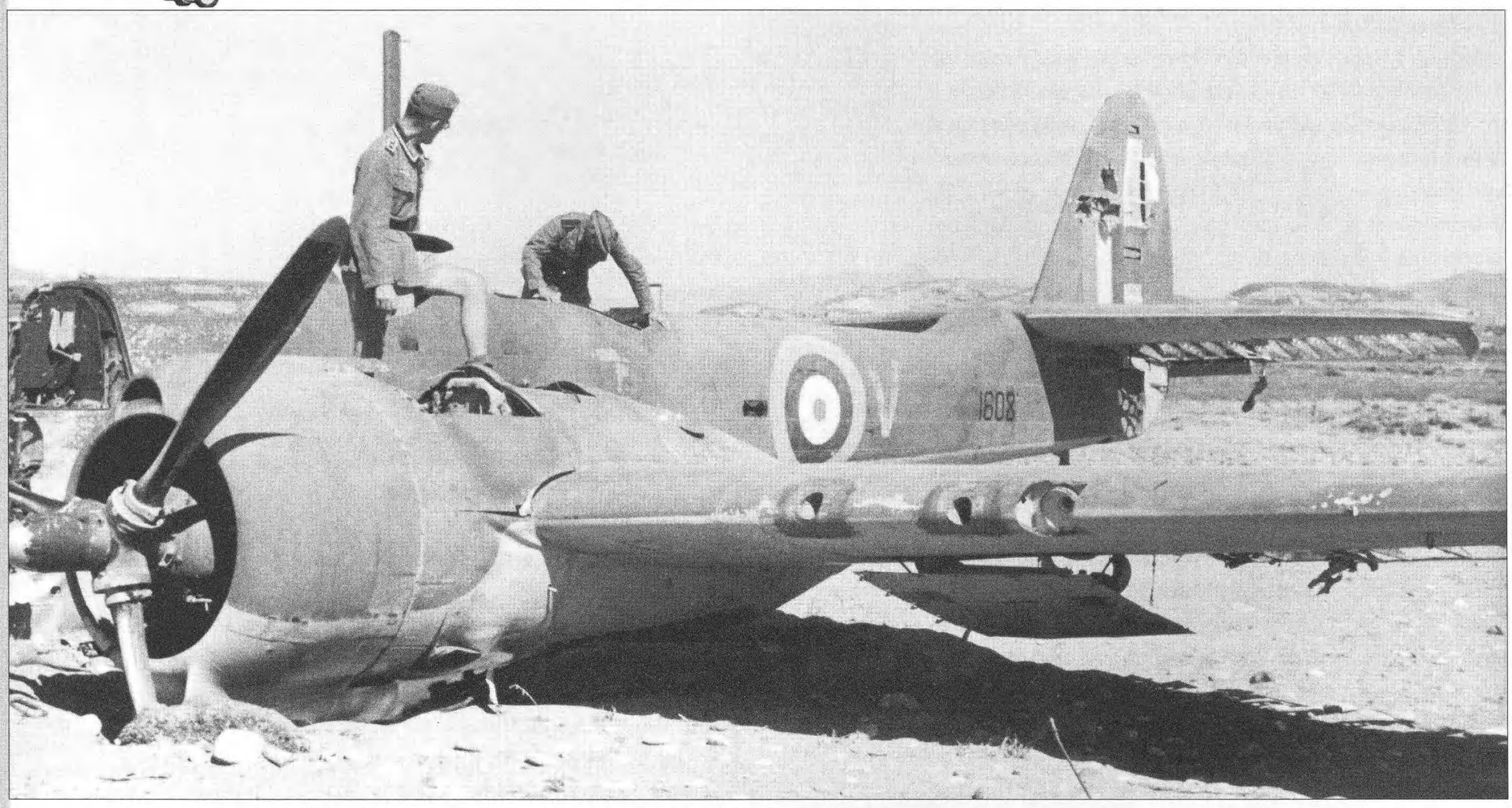
Un NA-76 ou Harvard Mk. II (NZ999) de la RNZAF, appartenant probablement à la N° 2 *Service Training Flying School* à Woodbourne (Nouvelle-Zélande) en 1942.
Un camouflage a été appliqué par dessus le fini jaune d'origine, qui n'apparaît plus que sous forme d'un rectangle sur le fuselage et de bandes autour des ailes. Le code est probablement bleu, une couleur fréquemment utilisée dans les unités d'entraînement avancé.
(Via C. Jenks)



Un Boston Mk. III (AL754) du N° 107 *Squadron* (OM-D), basé à Hartfordbridge en 1942. Ce modèle (DB-73) correspond parfaitement aux besoins de la RAF et sera intensivement utilisé en Europe et en Méditerranée.
(Collection R.C. Sturtivant)



Contrats français



Le Maryland 1608 (ex-AH305) du N° 24 SAAF *Squadron* abattu en Crète en mai 1941. Il se peut qu'il s'agisse de l'appareil piloté par le *Lieutenant* E.G. Ford, qui a effectué un atterrissage de fortune à Tymbaki le 25 mai. (ECPA)

jusqu'en novembre 1944 au sein du N° 22 *Squadron* (RAAF). Un autre RBD-7 est même fourni aux Brésiliens par la suite ! Tout comme les L-322, ces appareils gardent leur matricule anglais d'origine. Les DB-7 américains servent jusqu'au début de 1944, lorsqu'ils sont remplacés par des machines neuves (A-20). Quant aux Boston III soviétiques, ils constituent le premier contingent des 3 500 Boston/A-20 qu'ils vont recevoir via le « Prêt-Bail » jusqu'à la fin de 1944.

Les Maryland

Dans les années qui ont précédé la guerre, la France a été l'un des rares pays à avoir commandé des avions sur plan, sans que le pays d'origine n'en ait commandé pour sa propre force aérienne. Le Martin 167 fait partie de ces avions qui seraient sinon restés à l'état de prototypes. Entrant dans la catégorie A3, 215 exemplaires ont fait l'objet de deux contrats à la déclaration de guerre. Un autre contrat et amendement suivent, le premier le 4 octobre 1939 pour 130 machines et le deuxième le 7 juin pour 150 autres. Ces machines représentent une amélioration certaine, puisqu'il est prévu des réservoirs auto-obturants et un blindage et, sur les 150 dernières, des moteurs plus puissants. Les exemplaires non encore livrés des trois premiers contrats deviennent Maryland Mk.I et les 150 derniers, Maryland Mk.II. Le cas du « Glenn » est très intéressant, puisque entre le premier et le dernier contrats on peut constater la détresse des autorités françaises à travers les nombreux télégrammes envoyés au colonel Jacquin (conseiller technique au sein de la FPC). Plus le temps passe, plus il est demandé (sinon supplié) de monter des équipements d'origine américaine, chaque télégramme devenant une nouvelle liste de changements ! Si les cent premières machines commandées avant la guerre n'ont d'américains que les moteurs et la cellule, les dernières sont prévues d'être 100% « made in USA », y compris l'armement.

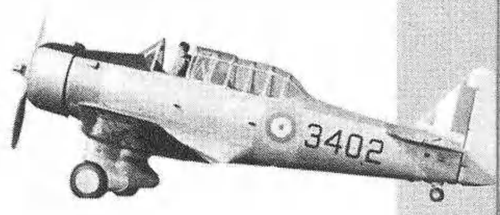
Les Anglais récupèrent donc les Maryland, avions dont ils ne voulaient pas vraiment et qu'ils n'avaient jamais cherché à acheter. Ils entrent dans la catégorie des Bristol Blenheim et le Martin 167 ne montre pas beaucoup d'avantages au niveau des performances par rapport au Blenheim. Les premières machines arrivent en Grande-Bretagne dès juillet 1940 à bord de navires qui faisaient route vers la France ou l'Afrique du Nord. Les autres sont pris en compte aux États-Unis. Cela concerne tous les avions du quatrième et une partie du troisième contrats. Certains avions sont pris en compte alors qu'ils sont prêts à être embarqués, comme les Martin 167 A3 n° 284 à 289.

La RAF n'utilise pas tous les Maryland. Elle transfère 75 Maryland II à la SAAF qui les emploie intensivement au sein des N°12 et 24 *Squadrons* (SAAF) en Afrique du Nord mais aussi en Crête, à bord desquels quelques Français libres vont combattre. Les Anglais les utilisent aussi en Afrique du Nord et à Malte, mais plus dans des missions de reconnaissance lointaine que dans des missions de bombardement. Dès 1942, il est progressivement remplacé par le Baltimore, alors que le dernier Maryland a été livré en mars de la même année. Quelques-uns sont fournis aux Français libres (cf Aéro-Journal n° 9) et d'autres cédés à la FAA. L'un d'eux, au cours d'une sortie de reconnaissance est à l'origine de la chaîne d'événements qui va conduire à la destruction du *Bismarck*. Le 22 mai 1941, la RAF, ayant renoncé à effectuer une reconnaissance au dessus de la rade de Bergen où est ancré le navire, confie cette tâche à la FAA et un Maryland du N° 771 *Squadron* (AR720/W) découvre que le *Bismarck* est parti.

Le mic-mac des Helldiver

Les informations divergent quant aux commandes du Curtiss CW.77 Helldiver. Il n'a été retrouvé trace que d'un seul contrat, celui du 8 juin 1940 (contrat n° 132). Débordée par les événements et impressionnée par les *Stuka* en Pologne, l'armée de l'Air commande 50 bombardiers en piqué Curtiss CW.77, version d'exportation du SBC-4. Curtiss ne pouvant honorer le contrat dans un délai aussi court, un accord intervient auprès de l'USN via le gouvernement américain. L'USN

[4] Les Hollandais ont bien reçu des DB-7C et probablement des Boston Mk. III. Il est possible que le Douglas qui a porté les cocardes nippones ait été un Boston Mk. III.



fournit 50 SBC-4 stockés dans ses dépôts, en contrepartie des 50 appareils de la commande française dont la livraison est prévue début 1941. L'accord de principe est signé le 8 juin 1940. Tout est rapidement exécuté (y compris le paiement), et les avions sont embarqués sur le porte-avions *Béarn* le 16 juin 1940 après être repassés chez Curtiss à Buffalo (New York) pour être mis aux standards français, peinture incluse. Ces avions, bien que portant la même dénomination, ne disposent pas de l'équipement de combat que nous avions demandé. Tous embarquent sur le porte-avions, sauf cinq machines qui doivent rester à quai, faute de place. Alors que les 44 CW.77 [5] connaîtront une triste fin en Martinique, les cinq avions non embarqués restent à Halifax jusqu'en août 1940, puis ils sont envoyés en Grande-Bretagne par bateau. Là, ils sont remontés puis testés en vue d'une éventuelle utilisation opérationnelle. Une commande est même envisagée car cinq avions ne suffisent même pas à assurer la dotation d'un *Flight*. Les résultats sont cependant peu probants et les Cleveland, tels qu'ils ont été dénommés par les Anglais, sont rapidement affectés à des écoles de mécaniciens, après avoir été quelque temps utilisés comme avions de liaison rapides au sein du N° 24 *Squadron* de Hendon. Il est à noter pour la petite histoire, que l'un de ces appareils est détruit au sol par la Luftwaffe le 8 octobre 1940 pendant la bataille d'Angleterre. Les Américains, quant à eux, reçoivent leurs 50 SBC-4/CW.77 (Bu.Aer 4199/4248) comme prévu entre février et avril 1941. Certaines sources font état d'une commande de 90 machines en 1939, mais il semble que ce chiffre soit issu de pourparlers peu avancés à l'époque et qui n'ont abouti à rien de concret.

Les Nomad

Le Douglas A-17 est un autre exemple d'un achat dicté par l'urgence. En cours de remplacement par le A-20 dans les unités de l'USAAC, le A-17 est à la veille d'être disponible en quantité en juin 1940. Le 15 juin, soit une semaine avant l'armistice, le gouvernement américain autorise un retrait accéléré des A-17 (en dégarnissant les unités de l'USAAC qui se retrouvent sans avion, soit dit en passant) pour les revendre aux Français en manque d'avions d'attaque. C'est ainsi que 93 machines sont reconditionnées et livrées entre le 19 et le 21 juin 1940, mais toujours sans le moindre blindage. En conséquence, aucun de ces avions ne peut embarquer pour la France. Des 93 appareils rachetés et renommés Nomad, 32 sont intégrés dans la RCAF en août, où ils servent comme avions d'entraînement avancé, puis comme remorqueurs de cibles. Ils terminent la guerre dans les écoles de bombardement et de mitrailleurs.

Les 61 autres exemplaires sont envoyés en Grande-Bretagne, où le concept de bombardier léger monomoteur a été abandonné après l'hécatombe de mai-juin 1940. Ils sont donc réexpédiés en Afrique du Sud, qui a besoin d'avions d'entraînement. Les survivants (17 sont perdus en mer) sont mis en service en février 1941 mais la plupart d'entre eux sont retirés à la fin de 1942, suite à des problèmes de ravitaillement en pièces détachées des moteurs. Quelques-uns volent encore cependant jusqu'en 1944.

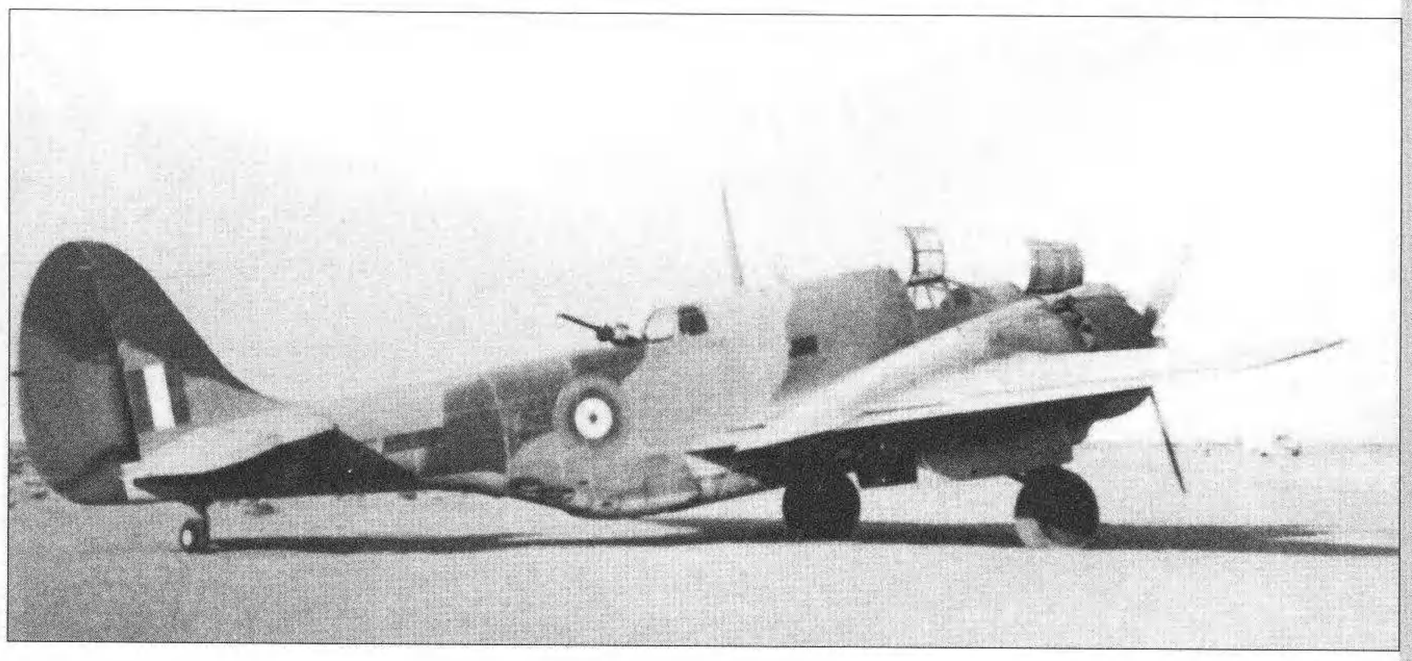
Les Liberator

En 1939, la France s'aperçoit qu'elle a pris du retard dans le domaine du bombardement de nuit par rapport aux Anglais (même si nous avons été les premiers à bombarder de nuit Berlin). En effet, si les Anglais ont déjà en cours de développement les bombardiers quadrimoteurs Stirling et Halifax, la France ne peut aligner que le Farman 222 et décide, pour le remplacer, de se procurer le Consolidated Modèle 32 Liberator qui entre dans la nouvelle catégorie Bn7 (bombardier nocturne 7 places). C'est un avion qui a déjà volé mais aucun exemplaire n'est en service aux États-Unis, même si 34 B-24A sont en commande (en plus des 7 avions de présérie). Un premier contrat timide est signé le 4 juin, suivi par un amendement le 15 juin portant sur 55 appareils à fournir au titre du premier contrat et 110 autres avions dans un deuxième temps. Ils prennent la dénomination de LB-30MF, LB pour « land bomber » et non Liberator comme certains ont pu écrire et MF pour « mission française ». Il va sans dire qu'aucun Liberator ne volera sous les cocardes françaises. Après mise aux normes anglaises, les premiers Liberator Mk.II (le Mk.I a des ramifications différentes) rejoignent la Grande-Bretagne en septembre 1941. Là, ils sont l'objet d'une guerre interne entre les dirigeants du *Bomber Command* qui cherchent des bombardiers à long rayon d'action pour attaquer plus profondément l'Allemagne et ceux du *Coastal Command* qui cherchent des avions à long rayon d'action pour ratisser les surfaces de l'océan à la recherche des *U-Boote*.

À la veille de l'armistice, l'USAAC se dépouille de ses A-17 pour les envoyer de toute urgence en France.

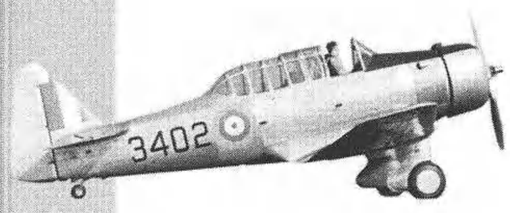
Finalement, dans le but peut-être de mettre tout le monde d'accord, le Liberator Mk.II va servir au Moyen-Orient à partir de 1942 et bombarder pour la première fois Tripoli de nuit le 11 janvier 1942. En tout, suite à la confiscation de 75 Liberator par les États-Unis en décembre 1941, seuls 86 appareils sont pris en compte par la RAF (quatre ont été perdus lors de vols de réception).

Les Liberator de la RAF seront presque tous utilisés hors des îles britanniques. Après leur engagement en Afrique du Nord, ils commencent à être remplacés par les versions ultérieures et sont aussi engagés aux Indes à partir de novembre 1942, face aux Japonais. Les dernières sorties opérationnelles ont lieu au milieu de 1943. Après cette date, les derniers appareils servent à différentes missions de seconde ligne, comme le transport, et une douzaine est utilisée par la BOAC. Au sein de la RAF, le



Un Baltimore Mk. II (AG871) du N° 55 *Squadron* en Afrique du Nord, en 1942.
Ce type n'opéra que sur le théâtre d'opérations méditerranéen.
(Collection R.C. Sturtivant)

[5] Un CW.77 s'est en effet écrasé lors de son vol de convoyage, tuant son pilote américain.



Contrats français

Liberator Mk.II a effectué quelque 1 000 sorties de bombardement. Quant aux Liberator Mk.II américains, ils sont rebaptisés LB-30 et la plupart servent sur le territoire nord-américain pour la formation des futurs équipages des bombardiers lourds de l'USAAF jusqu'au milieu de 1943; les autres sont transformés en avions de transport. Comme pour les P-322, ils gardent les matricules de la RAF. Cependant, devant la gravité de la situation dans le Pacifique, quinze de ces LB-30 sont réarmés de mitrailleuses américaines et envoyés de toute urgence pour équiper le 11th BS (7th BG), engagé sur l'île de Java en janvier et février 1942. Des treize qui parviennent jusqu'à la zone d'opérations, seuls cinq vont échapper à cet enfer et trouver refuge à Darwin en Australie. À peine arrivé, l'un d'eux sera détruit au cours d'un raid de l'aviation japonaise. Les survivants restent en Australie, où ils effectuent des missions de patrouille maritime, équipés de radar et de caméras. Par la suite, fin 1942, les deux avions restants sont transformés en avions de transport (C-87). L'un rentre aux États-Unis fin 1943 et l'autre (AL570) est transféré de manière informelle en mars 1944 à la RAAF, qui l'affecte au N° 36 *Squadron* (RAAF). En août 1944, il retourne sur le continent nord-américain.

Le dernier de « nos » Liberator retournera aux États-Unis en août 1944.

Les Baltimore

Parmi les appareils ayant fait l'objet d'options figure le successeur du Martin 167, le Martin 187 qui deviendra le Baltimore. Par une lettre d'intention d'achat signée le 19 avril 1940, la commission franco-britannique se porte acquéreur de 400 machines. Cet avion, qui est alors encore sur les tables de dessin, doit succéder au Martin 167 sur les chaînes de montage. La répartition des livraisons entre la France et le Royaume-Uni n'apparaît pas et l'on peut logiquement penser qu'au départ, Français et Anglais devaient se répartir les livraisons à part égale avec des ajustements établis en fonction des besoins. Cela dit, à la date du contrat, les Anglais montrent un intérêt plus grand pour le Martin 187 que les Français qui, eux, se déclarent très satisfaits du « Glenn » qu'ils ont commandé en grande quantité. Les Anglais estiment à juste titre que le Martin 167 sera dépassé en 1941 et que son remplacement se devait d'être en cours à ce moment-là. Les premiers Baltimore sortent des chaînes de fabrication en octobre 1941 et servent uniquement en Afrique du Nord contre les forces de l'Axe puis en Italie. Le projet de les utiliser en Extrême-Orient n'aboutit pas. Ces premières machines sont par la suite relayées par celles payées et fournies par les Américains en vertu de la loi « Prêt-Bail » (Martin A-30, Baltimore IIIA/IV/V). Les derniers Baltimore restent dans les inventaires jusqu'au 27 octobre 1944 (Mk.I et II) et 14 mars 1946 (Mk. III).

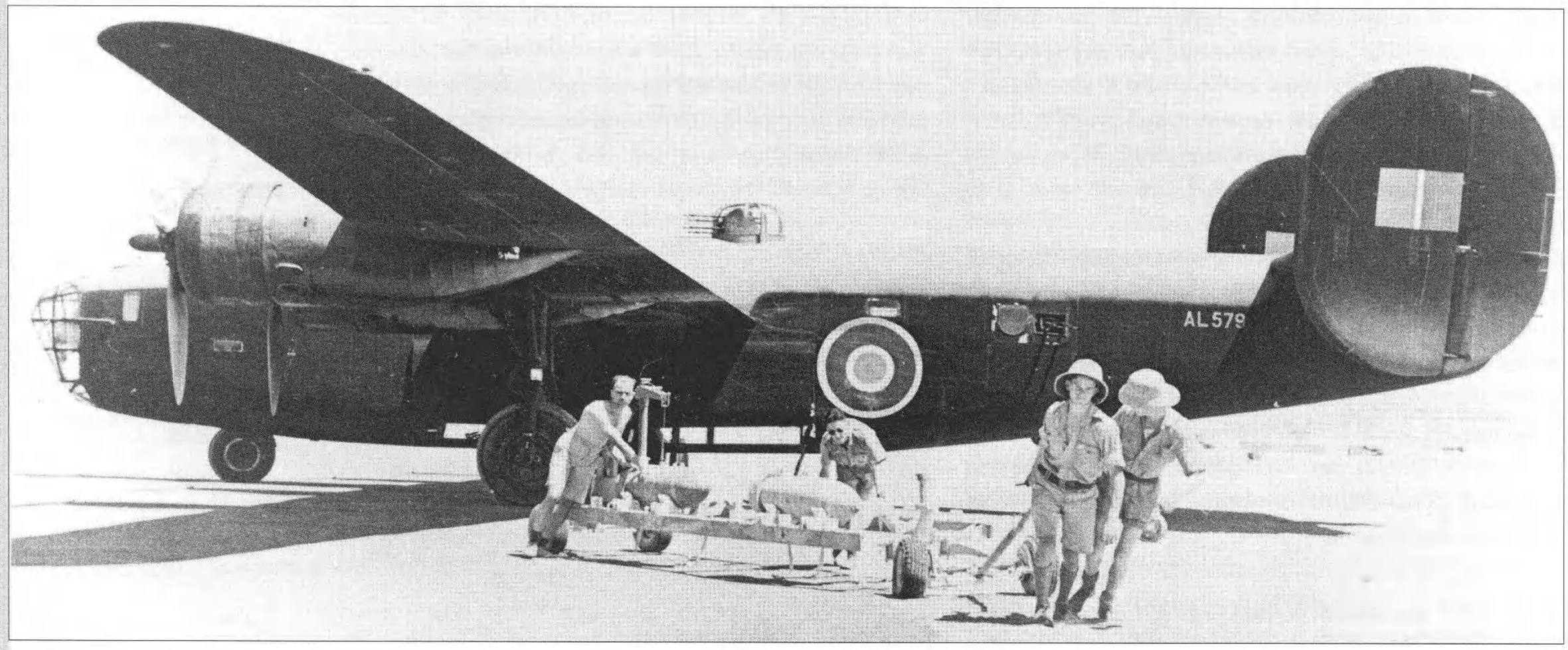
En date de l'armistice, la France s'intéresse aussi à d'autres types d'avion, mais cela n'est concrétisé par aucune signature. C'est le cas du Vultee V-72, futur Vengeance, pour lequel les discussions tournent vers la mi-juin 1940 autour de la livraison de 200 ou 300 machines. Ce qui est sûr, c'est qu'aucune somme n'a été versée en date du 17 juin et seuls les Britanniques vont commander le Vengeance dès le 21 juin 1940.

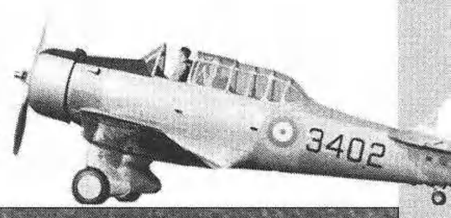
Les avions d'entraînement

Les avions d'entraînement et de servitude sont très souvent oubliés. Il est vrai que d'un point de vue militaire, ils n'occupent jamais le devant de la scène, même aujourd'hui. La France a commandé des avions de la catégorie P2 (perfectionnement biplace). Ce sont des North American NA-64, équivalents au BT-9B américain, dont deux contrats sont encore à honorer au moment de l'armistice. Le NA-64 est une version améliorée du NA-57, dont les 230 commandés ont tous été reçus. Il possède un moteur plus puissant, un fuselage tout métal et d'autres améliorations. Sur les deux contrats de NA-64 (le premier portant sur 200 exemplaires le 10 octobre et le deuxième sur 30 le 28 mars 1940, pour la Marine), seuls 111 des 230 avions ont rejoint la France. Le reliquat est pris en compte par le Canada entre août et novembre 1940 sous le nom de Yale Mk.I (NA-64 n° 1, 112-119, 121-230). Ils sont versés aux écoles de pilotage et reçoivent des matricules militaires de la RCAF. Ils servent de manière intensive jusqu'à la fin de la guerre et 89 Yale survivent au conflit. Stockées, les dernières machines sont envoyées à la ferraille en octobre 1946.

Le 28 mai 1940, la France commande 450 NA-76 Texan, un

Un Liberator Mk. II (AL579) du N° 159 *Squadron* basé à St-Jean-d'Acre (Palestine) en juillet 1942.
Les Liberator étaient presque toujours utilisés de nuit, ce qui explique le camouflage de cet exemplaire.
(Collection A. Thomas)





modèle équivalent au BC-1A américain (ancêtre du T-6). Il est étonnant de voir que cet avion, indispensable à la fin des années trente dans le cursus de formation, ait été commandé aussi tard alors qu'il est déjà en service depuis février 1938 aux États-Unis et octobre de la même année en Grande-Bretagne.

Ces 450 machines sont toutes récupérées par les Anglais, qui doivent, avec les autres pays du Commonwealth, fournir un effort considérable pour former des milliers de pilotes pour cette guerre dont le commencement fait nettement apparaître l'importance de l'aviation. Ils prennent la dénomination de Harvard Mk.II dans la RAF mais seuls cinquante demeurent au Royaume-Uni, où ils sont utilisés dans les OTU de chasse comme avions de transition, de maintien des compétences (*refresher*) ou de liaison. Ces avions restent en service jusqu'à la fin de guerre et quelques machines sont cédées à l'Égypte et même aux Français du Levant. Les autres Harvard Mk.II prennent le chemin du Canada (262), de la Nouvelle-Zélande (38) de l'Afrique du Sud et de la Rhodésie du Sud (100), où de nombreuses heures de vols et des centaines d'élèves pilotes les attendent. Même s'ils sont intégrés à d'autres forces aériennes, ils gardent leur matricule de la RAF, excepté en Nouvelle-Zélande où de nouveaux matricules leur sont attribués.

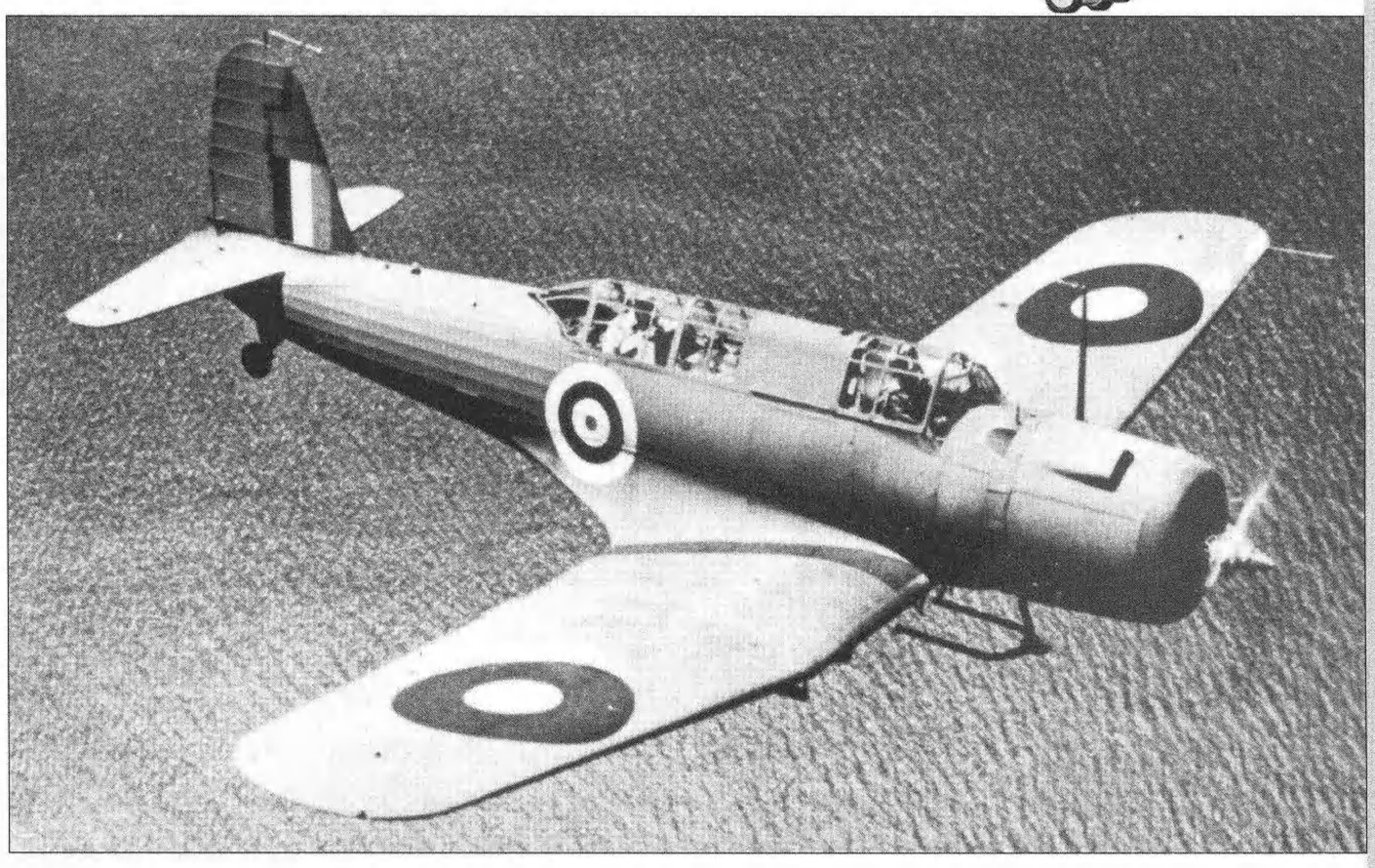
Dernière acquisition anecdotique, 38 Stinson 105 sont achetés d'occasion le 20 mai 1940, mais s'ils ont tous été payés, le contrat n'a jamais été signé (contrat n°126). On connaît bien le sort des 33 Stinson qui se trouvent sur le chemin de la France et détournés sur la Martinique. Quant aux cinq derniers, n'ayant pu trouver place sur les navires de la marine nationale, ils restent à Halifax où ils sont semble-t-il pris en compte par la RCAF dès juillet 1940.

L'Aéronautique navale

La déclaration de la guerre trouve l'Aéronautique navale avec des avions de guerre d'un autre âge. Se rendant compte de l'infériorité de son matériel, elle se lance à la recherche d'avions modernes en toute urgence, l'industrie française n'ayant rien pour la Marine dans des délais très brefs. Elle les trouve aux États-Unis; ce ne sera pas la dernière fois.

La priorité est donné aux escadrilles de chasse qui ont besoin d'un chasseur digne de ce nom. Après avoir pensé un temps à l'achat de Brewster 239 (Buffalo), la France commande 81 Grumman G-36A (un contrat de 100 au départ, ramené à 81 le 1er mai 1940, la différence à livrer en pièces détachées), version d'exportation du F4F-3, plus connu sous le nom de Wildcat. Ils sont non seulement destinés à équiper l'ex-flottille de chasse du *Béarn*, mais aussi dans un futur plus ou moins proche, celles des porte-avions *Joffre* et *Painlevé* alors en construction. Même si le G-36A effectue son premier vol aux couleurs françaises le 10 mai 1940 et même si six autres sortent d'usine aux couleurs de l'Aéronautique navale au moment de l'armistice, aucun n'est livré et la commande entière est transférée à la FAA en juin 1940.

La Royal Navy leur attribue le nom de Martlet Mk.I. Ils sont livrés entre août et octobre 1940. Ils entrent même en service avant les Martlet commandés pour la FAA (Martlet Mk.II). Cette injection de matériel permet de remplacer les Sea Gladiator totalement démodés. Ils sont menés au combat par trois escadrons de première ligne, six autres en étant équipés pour parfaire leur instruction avant de partir en mer avec d'autres variantes de Martlet. On retrouve les Martlet Mk. I à bord du HMS *Eagle*, mais aussi au sein d'une douzaine d'escadrons de seconde ligne. Après l'arrivée de versions plus modernes, les survivants sont progressivement utilisés pour l'entraînement jusqu'à l'automne 1944.



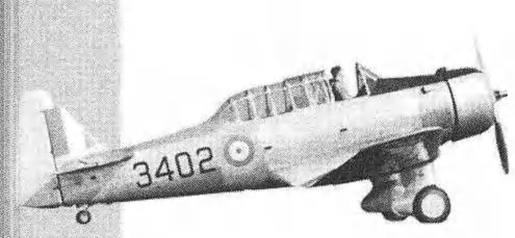
Un Vought Chesapeake en vol de réception.
Le Chesapeake fut rapidement transformé en remorqueur de cibles et confié aux unités de seconde ligne de la Fleet Air Arm.
(Collection R.C. Jones)

Pour ses escadrilles d'attaque, l'Aéronautique Navale, satisfaite par le Vought V-156F dont elle a déjà commandé 40 machines avant la guerre, passe une nouvelle commande de 50 exemplaires le 1er mars 1940. Aucun n'est livré et les Anglais récupèrent un appareil dont ils ne savent que faire. Comme la livraison est prévue pour le début de 1941, le constructeur a tout le temps de les équiper aux standards anglais. Les livraisons interviennent au cours du premier semestre 1941 et l'avion est baptisé Chesapeake. Il est testé par la FAA, qui envisage même leur emploi opérationnel. Cependant, le Chesapeake se révèle impropre à l'usage à bord des porte-avions britanniques, dont le pont est trop court pour les performances de l'avion. En effet, il est trouvé un peu « poussif » au décollage, surtout quand il est chargé de bombes. Il est donc relégué à différentes tâches secondaires comme le remorquage de cibles. Il est retiré du service au cours de l'été 1944.

L'Aéronautique navale très satisfaite de ses Vought 156F en redemande...

La Marine française semble aussi avoir opté pour le Brewster 340, futur Buccaneer/Bermuda, puisque une lettre d'intention d'achat est passée le 29 mai 1940. Cet avion, dont le prototype n'a pas encore volé, fait partie des avions ratés dans l'histoire de l'aéronautique militaire et nos marins-pilotes ont ainsi échappé à la catastrophe. Si les Anglais en ont effectivement reçu quelques exemplaires (qu'ils ont immédiatement stockés !), ils semblent qu'ils aient été fournis dans le cadre du « Prêt-Bail » uniquement.

Dans le but de renforcer ses escadrilles d'exploration, l'Aéronautique navale porte son choix sur le Consolidated Catalina, qui est alors utilisé en grand nombre par l'US Navy et en cours de production pour la RAF. Dénommés Consolidated 28-5MF, trente (12.12.39) puis dix avions (10.05.40) supplémentaires sont achetés. Aucun ne peut être livré à temps pour participer à la moindre action et la Grande-



Contrats français

Bretagne les reprend à son compte, avion dont elle a énormément besoin alors que la bataille de l'Atlantique augmente en intensité. Ces Catalina sont livrés à partir de mars 1941 (sauf un qui est pris en compte par l'Australie) et participent à la lutte contre les *U-Boote* en survolant les vastes zones de l'Atlantique mais aussi de l'océan Indien. C'est même l'un d'eux, le AH545/WQ-Z du N° 209 *Squadron* qui découvre la position du *Bismarck* le 26 mai 1941. Après le Maryland de la FAA d'origine française, on peut dire que, d'une manière très anecdotique, « nos » avions ont contribué à la destruction du *Bismarck* ! Un autre bizarrerie de l'histoire.

Conclusion

De Moscou à Pretoria et des côtes anglaises à la jungle birmane, en passant par les montagnes portugaises et les grands espaces américains, les avions que nous n'avons jamais reçus ont joué un rôle peut-être secondaire au regard des résultats purement militaires, mais que l'on doit considérer sous d'autres perspectives. Il est clair que si la plupart ne furent pas utilisés en opérations, c'est surtout parce qu'ils frisaient l'obsolescence avant même de sortir d'usine. Ceci est d'autant plus difficile à comprendre que d'autres modèles avaient été rendus disponibles à l'exportation par le gouvernement américain. L'achat de la troisième tranche de V-156F doit peut-être s'expliquer par la logique, mais elle nous échappe pour le moment. Rappelons que le Douglas SBD Dauntless, qui démontrera sa terrible efficacité, était disponible à l'époque. La dernière tranche de North American NA-64 suit le même raisonnement.

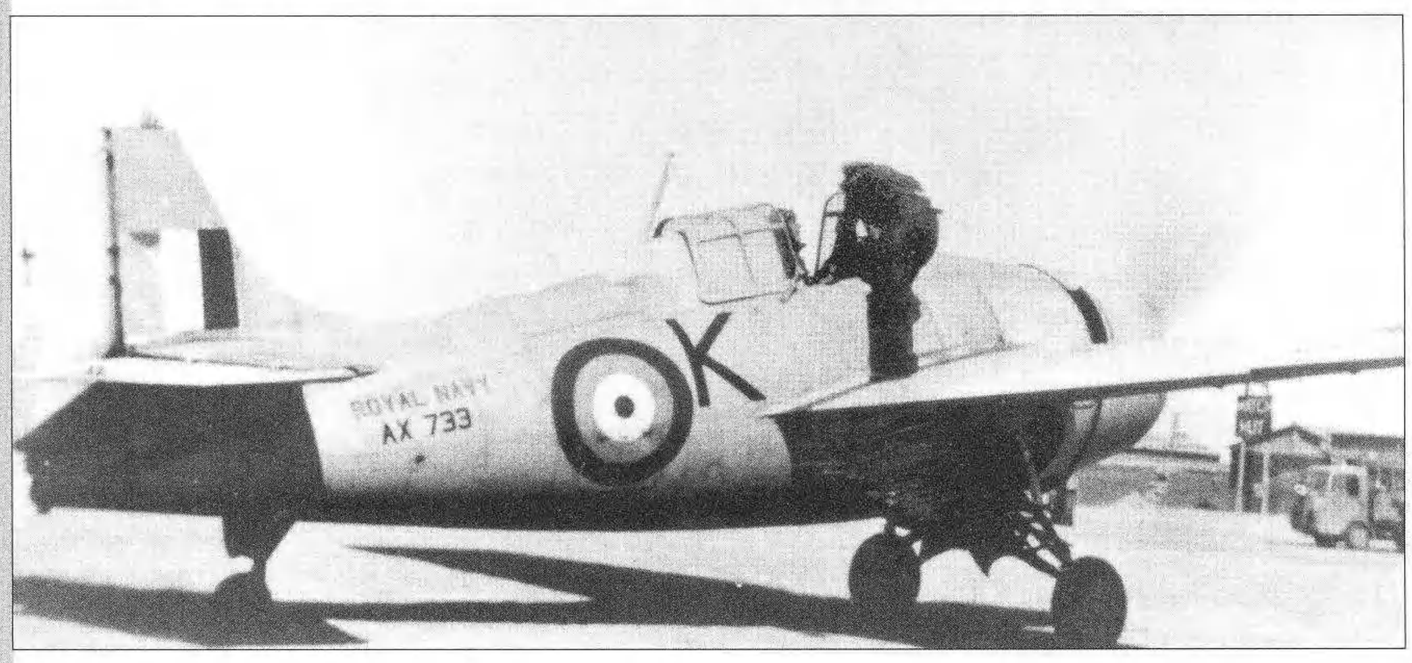
De même, nos exigences en matière d'équipements ont été toujours limitées au strict minimum, montrant un manque de clairvoyance. Quand nos commandes ont été communes avec celles des Anglais, nos modèles étaient toujours techniquement inférieurs. L'exemple des P-40 et DB-7 le démontre amplement : les Britanniques commandèrent leurs appareils avec des réservoirs auto-obturants et un blindage, alors que les nôtres en étaient dépourvus. Seuls les Catalina, Boston III et Martlet, et dans une moindre mesure le Liberator, ont eu une utilité de premier ordre pour les Anglais.

Cependant leur véritable utilité réside dans le fait que leur présence a permis de libérer autant d'avions plus modernes qui sinon auraient dû être sacrifiés à des tâches aussi ingrates qu'indispensables. Ce fut, en quelque sorte, leur vraie raison d'être. Si quelques-uns ont vu le feu de l'action, c'est surtout parce que les Hurricane et Spitfire n'étaient pas disponibles en nombre suffisant. En investissant massivement sur les P-38 et P-39, nous avons indirectement permis à l'industrie américaine d'être mieux préparée lorsqu'elle fut projetée dans la guerre en décembre 1941. Et si l'industrie aéronautique américaine était déjà en pleine expansion, c'était en partie grâce à nos fonds (mais aussi à ceux des Britanniques et des Alliés comme la Hollande et la Belgique, ne l'oublions pas).

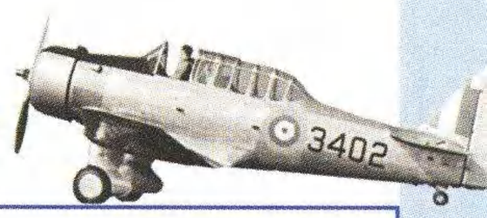
Si l'on parle en termes économiques, ce sont des millions de dollars que nous avons fait économiser aux Britanniques, car il leur fallait bien, d'une manière ou d'une autre, équiper leurs unités d'entraînement. Ce sera la loi du «Prêt-Bail » de mars 1941 qui résoudra les problèmes d'achat de matériel aux États-Unis. Du point de vue purement financier, ces avions presque déclassés vinrent donner un ballon d'oxygène à l'économie britannique, car à la sortie de la bataille d'Angleterre, il était évident que le Royaume-Uni ne pourrait pas continuer à financer une guerre très coûteuse.

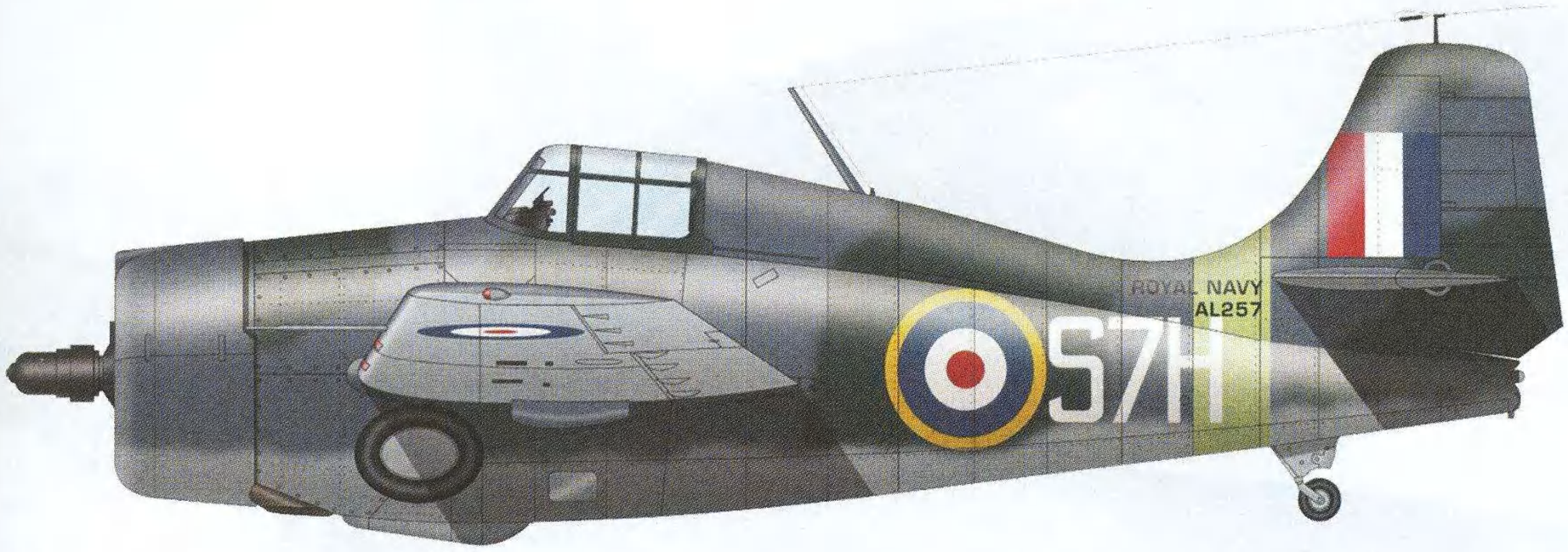
Les ex-commandes françaises

Mohawk IV :
RAF : AR635-694 (60), AX880-898 (19), BB918-979 (26), BJ434-453 (20), BJ531-550 (20), BK569-588 (20), BK876-879 (4), BL220-223 (4), BS730-BS747 (13), BS784-798 (15), BT470-472 (3).
Les Curtiss AR630-634 sont des Mohawk III d'origine norvégienne (H-75A-6) déroutés vers la Grande-Bretagne. Les Mohawk IV (LA-157-165) sont d'origine iranienne (H-75A-9) ou prévus pour la Chine (HK823-826, H-75A-5). Si les dénominations Mohawk I et II ont été prévues pour les Curtiss H-75A-1 et A-2, il semble qu'elles n'aient pas été portées.
SAAF : 2501 à 2580 (certains numéros ont été attribués deux fois)
Portugal : 480 à 490. Les numéros 491 à 494 ont été alloués mais non portés.
Tomahawk I : AH744-880, AH900, BK852-853 (140)
Tomahawk IIA: AH881-970 (90). Les Tomahawk AH936, 952 et 965 à 970 (8) ont été livrés à l'Union Soviétique en 1941. Le AH913 a été fourni à l'Égypte en 1943 avec un lot de Tomahawk IIB.
Lightning I/II : AE978-AF744 (667)
Airacobra I : AH570-739 (170)
Boston/Havoc I/II :
RAF : AE457-472 (16), AW382-414 (33), AX848-851 (4), AX910 (1), AX975 (1), BB890-912 (23), BD110-127 (18), BJ458-501 (44), BK882-883 (2), BL227-228 (2), BT460-465 (6), BV203 (1), DK274-277 (4), DG554-555 (2).
Boston III :
RAF : AL668-907 (240), AL263-502 (240), seuls 163 reçus.
USAAF : AL279, 299, 301, 317, 320, 321, 324-329, 331-381, 383-424, 426-457, 460-462, 464, 465, 472, 474, 478, 482-499, 501, 502, 670, 676-680, 683-690, 692, 693, 696-708, 710, 714-719, 721, 723, 725-728, 731, 735-741, 743-756, 759, 760, 765-767, 774, 775, 785-787, 871 dont par la suite Brésil : AL336 et la RAAF (ex-NEIAF) : AL347, 361-369, 890-895, 897-899, 907
URSS : AL265, 267, 281-283, 287, 292, 294, 295, 297, 298, 300, 302-316, 318, 322, 323, 330, 675, 695, 709, 732, 758, 761, 764, 769, 771, 772, 777, 779, 784, 788, 789, 791-793, 795, 796, 798, 799, 802-804, 806, 811, 813-817, 819, 820, 822-832
Maryland I : AR702-751 (50), AX689 (1), AX690 (1), AX692-693 (2), AX696 (1), BJ421-428 (8), BS760-777 (18).
Maryland II : RAF : AH280-429 (150). 75 versés à la SAAF : 1606-1680
Cleveland I : AS967-971 (5)
Nomad I :
RAF : au départ AB541-633 (93), puis vite changé pour les 61 machines anglaises en AS440-462 (23), AS958-976 (19), AW420-438 (19).
RCAF : 3490 à 3521 (32)
SAAF : 1221 à 1251 (31), 1253 à 1257 (5), 1263 à 1269 (7)
Liberator II : AL503-667 (165). 75 confisqués par l'USAAF.
Baltimore : AG685-734 (Mk.I/50), AG735-834 (Mk.II/100), AG835-AH184 (Mk.III/250).
Yale I : RCAF : 3346 à 3464 (119)
Harvard II :
RAF : AJ538-987 (450), puis AJ822, 838, 842 cédés à l'Égypte, et AJ809, 813, 818 à la France, AJ840 à l'USAAF.
RNZAF : NZ968-1005
Stinson 105 : RCAF : 3465-3469 (5), à confirmer.
Martlet I : AL236-262 (27), AX824-829 (6), BJ507-527 (21), BJ554-570 (17), BT447-456 (10)
Chesapeake I : AL908-957 (50)
Catalina I :
RAF : AH530-569 (40), moins un cédé à l'Australie.
RAAF : A24-1 (ex-AH-534)

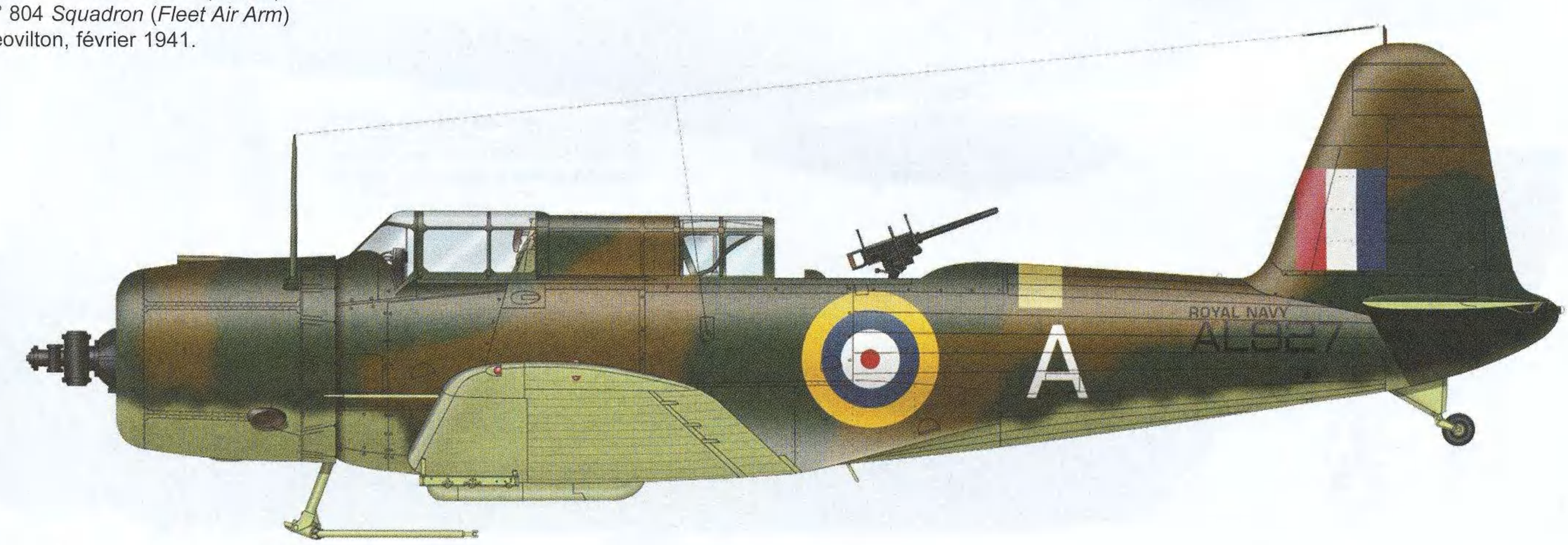


Un Grumman Martlet Mk. I (AX733) du N° 805 *Squadron* qui opéra un temps depuis la base terrestre de Dekleila, en Égypte, au cours de l'été 1941. (Collection R.C. Sturtivant)

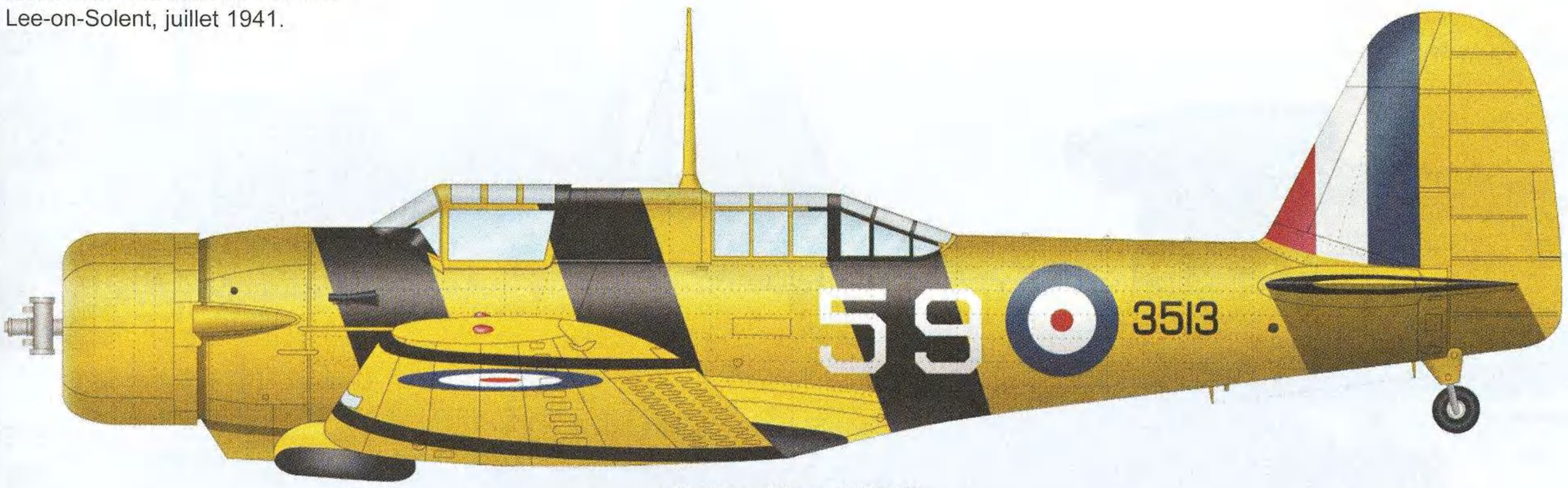




Grumman Martlet Mk. I (AL257)
N° 804 *Squadron* (*Fleet Air Arm*)
Yeovilton, février 1941.



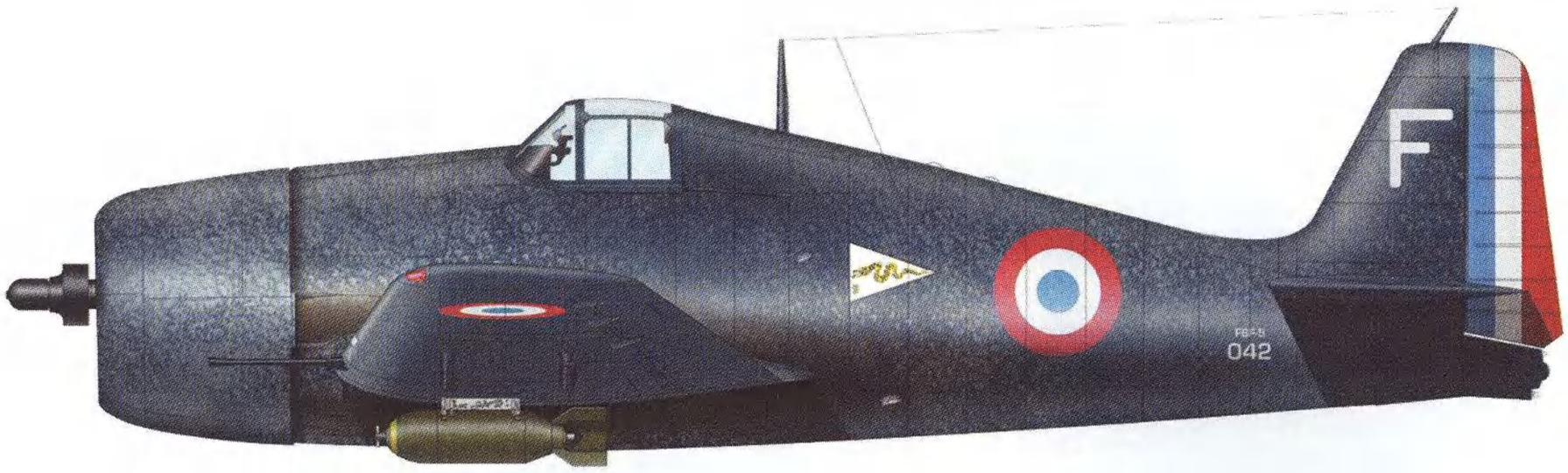
Vought Chesapeake Mk. I (AL927)
N° 811 *Squadron* (*Fleet Air Arm*)
Lieutenant-Commander RD Wall
Lee-on-Solent, juillet 1941.



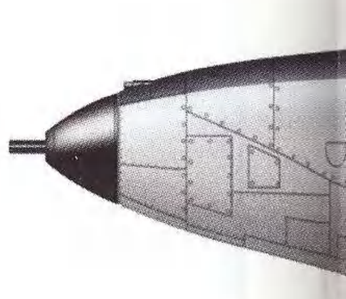
Northrop Nomad (3513)
9 *Bombing and Gunnery School*
3 *Training Command* (Royal Canadian Air Force)
Mont-Joli (Québec, Canada), été 1943.

Lockheed P-38G-13-LO (ex-Lightning Mk. II) (43-2312)
55th *Fighter Group* (USAAF)
McChord Field (état de Washington), été 1943.

© P-A. Tilley - Aéro-Éditions - 2000



Grumann F6F-5 (BuAer 80042)
GC 1/6 *Corse*
Nha-Trang, décembre 1950.

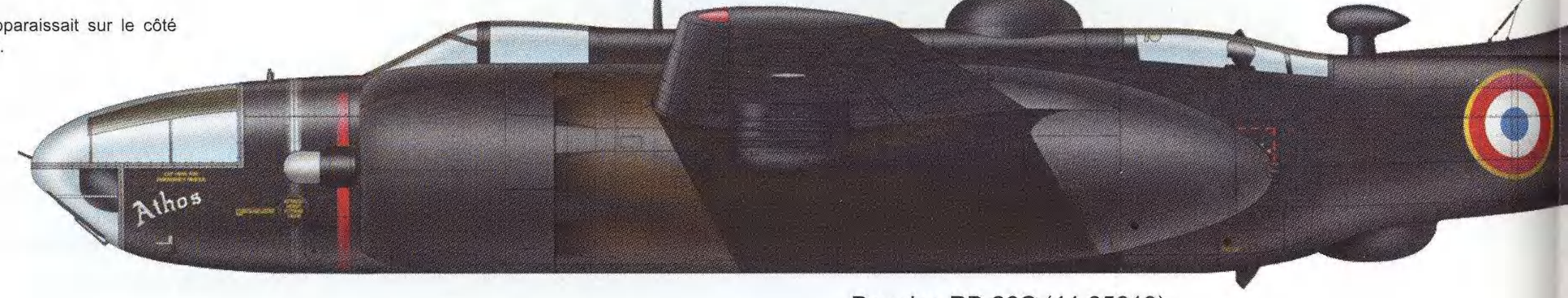


Grumman F8F-1B (BuAer 95172)
GC 1/9 *Limousin*
Haiphong, avril 1952.

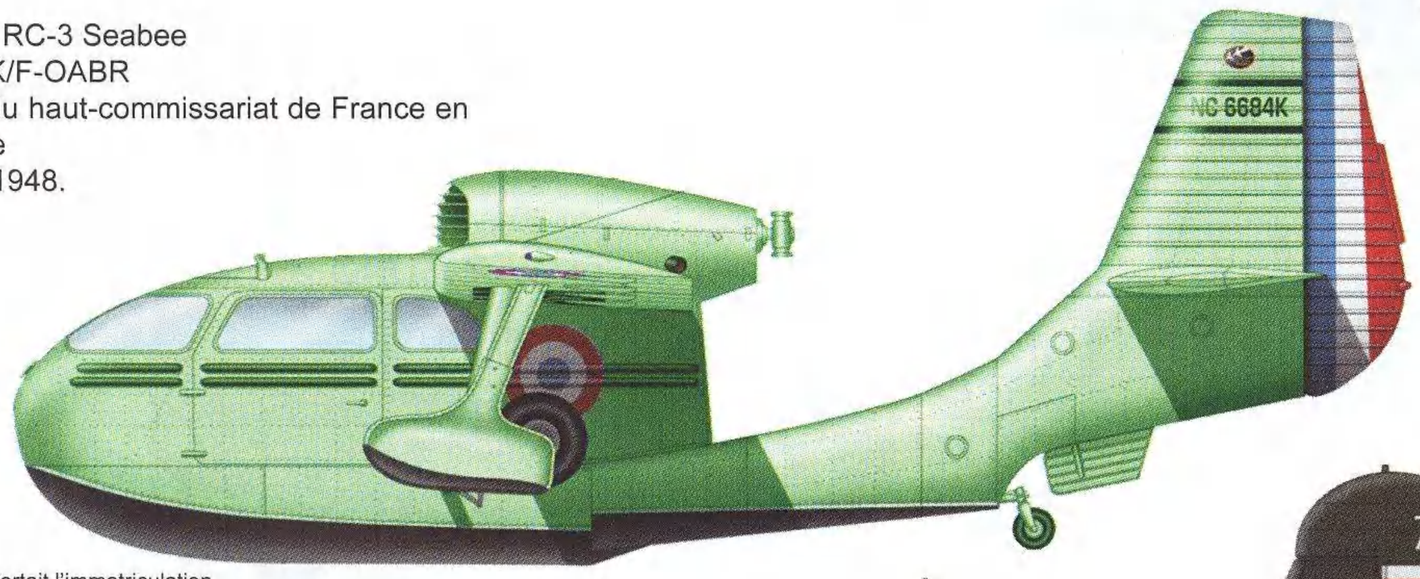
LIMOUSIN

L'insigne apparaissait sur le côté droit du nez.

ARMAGNAC

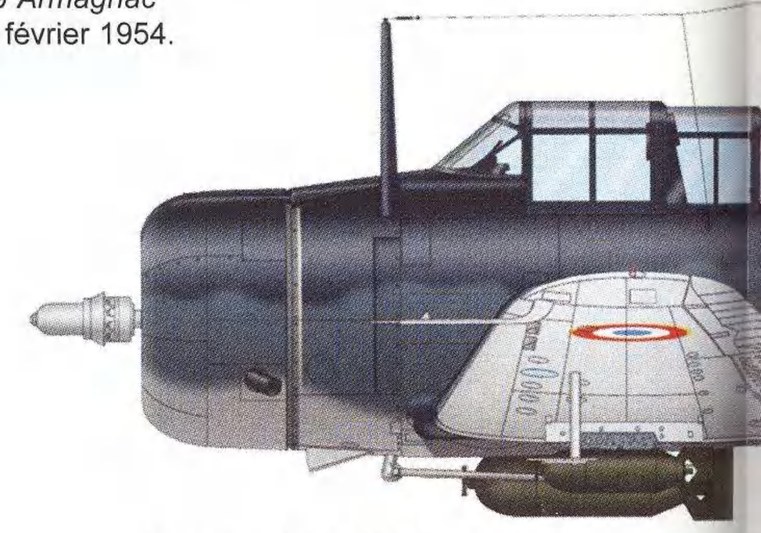


Douglas RB-26C (44-35819)
ERP 2/19 *Armagnac*
Tourane, février 1954.



Republic RC-3 Seabee
NC6684K/F-OABR
Section du haut-commissariat de France en Indochine
Cat-Lai, 1948.

Le Seabee portait l'immatriculation F-O/ABR en noir sur les ailes. On notera la jolie couleur verte du plus bel effet.



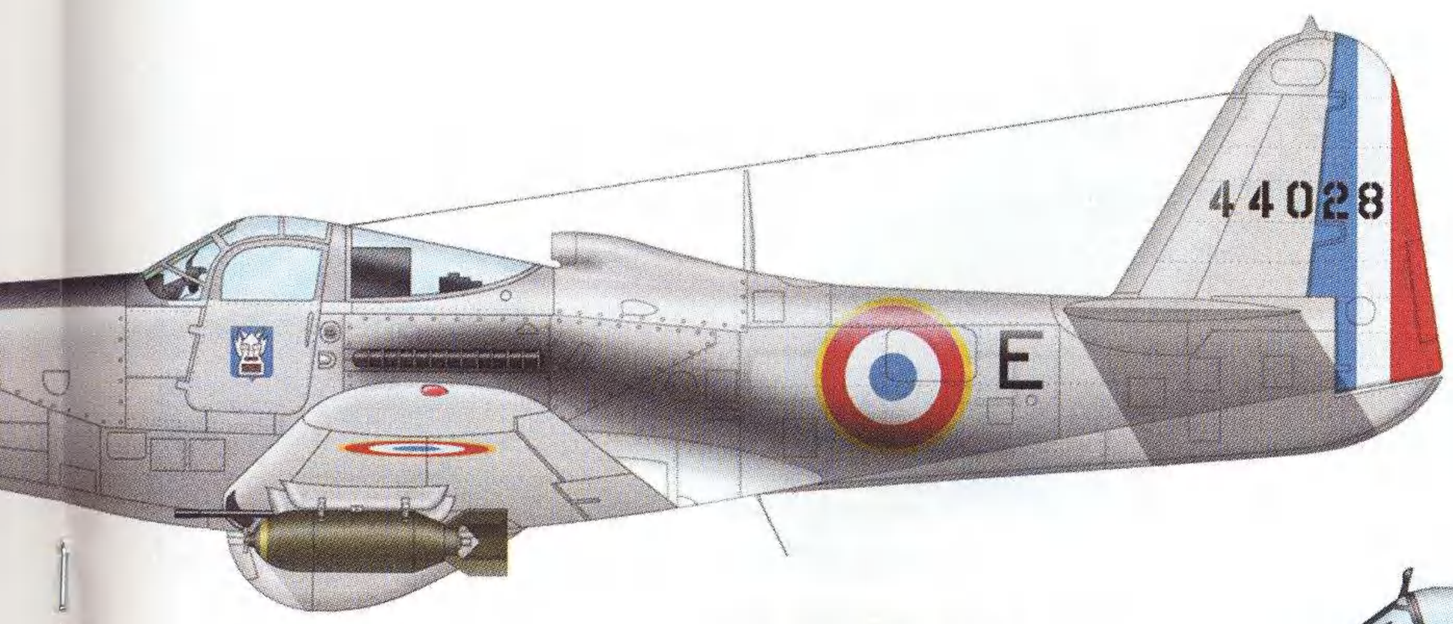
Douglas SBD-5 (BuAer 36761)
Flottille 4F
Porte-avions *Dixmude*, automne 1947.

Morane-Saulnier MS.500 n° 755
Aviation royale laotienne
Seno, 1954.

Grumman F6F-5 (BuAer 78802)
Flottille 11F, Bach-Maï
Endommagé par la DCA en février 1954 au-dessus de Diên Biên Phu.

French Indo-China

Indochine 45-54

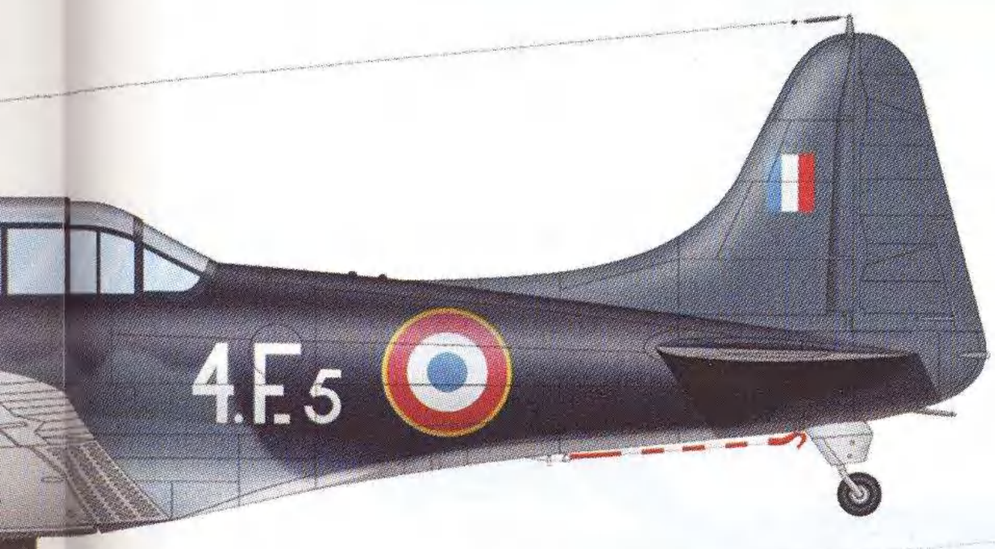


Bell P-63C-5-BE (44-4028)
GC 3/6 *Roussillon*
Hanoi, 1951.

Supermarine Spitfire LF.IX (TE494)
GC 1/2 *Cigognes* 1ère escadrille
Tourane, septembre 1946.

Les Spitfire volaient avec les bombes ou le réservoir ventral, mais pas avec les deux. La lettre individuelle était repétée en blanc sur un carré noir sous l'hélice.

de Havilland-Canada L-20A Beaver (52-6158)
ELA 53
Phuc Nal, avril 1954.

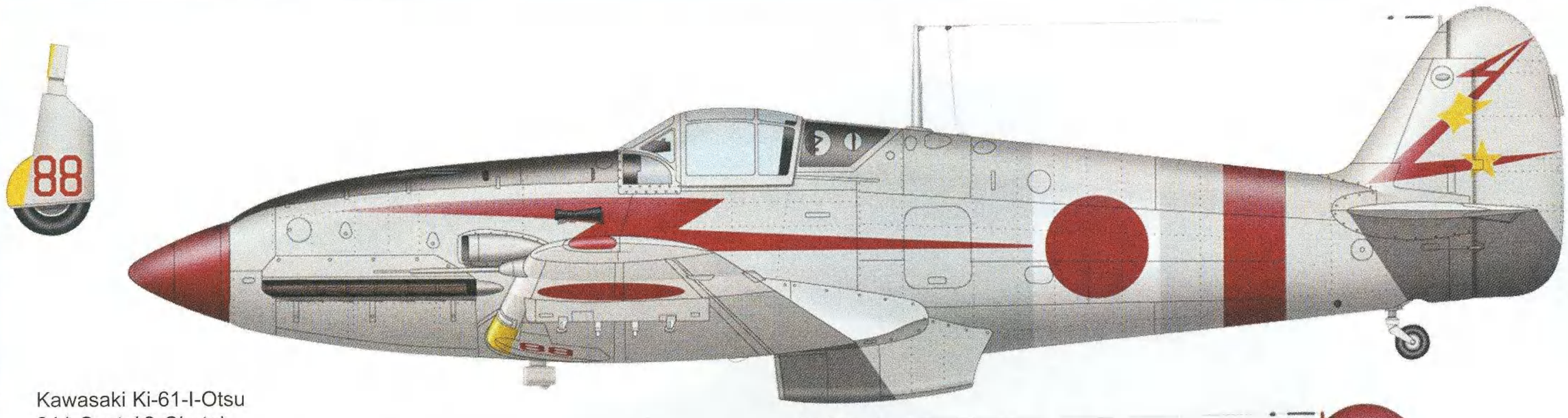


La couleur de fond de l'insigne de la 3F était théoriquement bleue.

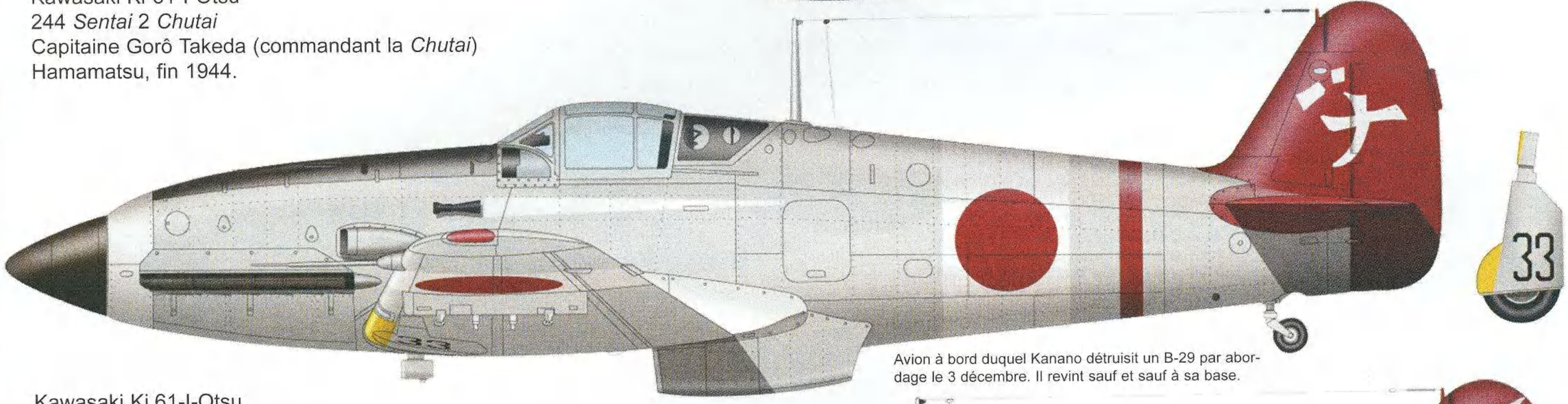
Douglas SB2C-5 (BuAer 89367)
Flottille 3F
Porte-avions *Arromanches*
Abattu le 31.03.54 au-dessus de Diên Biên Phu (équipage du lieutenant de vaisseau Jean Andrieux)

Vought AU-1 (BuAer 129341)
Flottille 14F
Bach-Maï, mai 1954.

© P-A. Tilley - Aéro-Éditions - 2000

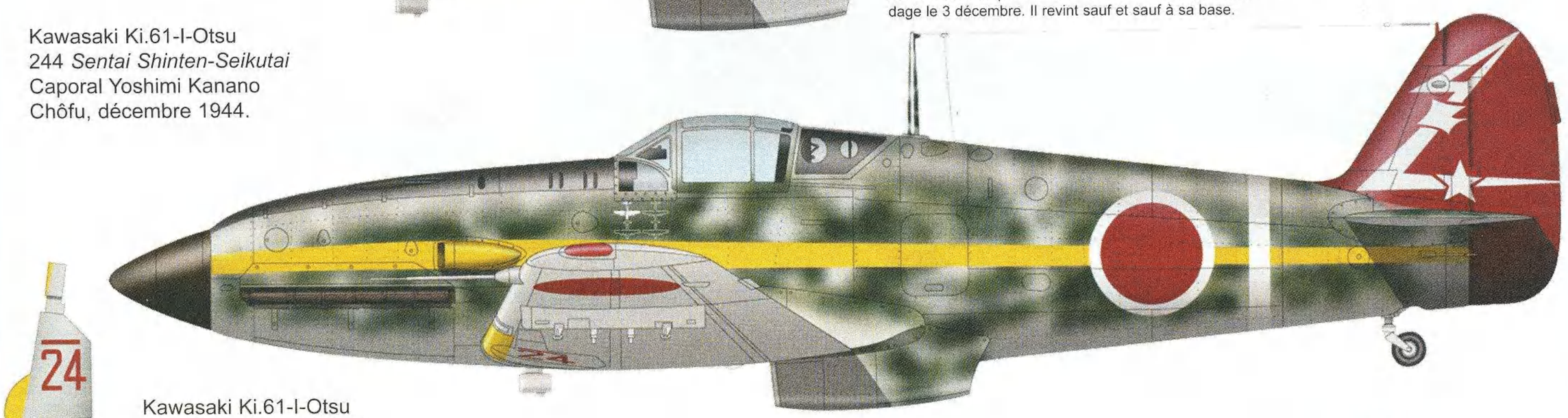


Kawasaki Ki-61-I-Otsu
244 *Sentai* 2 *Chutai*
Capitaine Gorô Takeda (commandant la *Chutai*)
Hamamatsu, fin 1944.

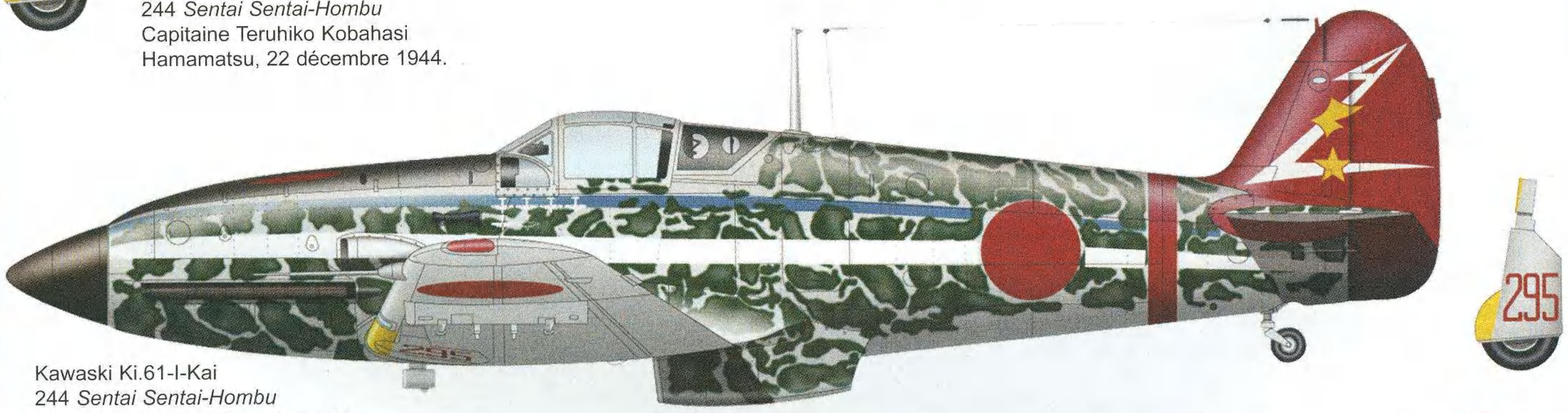


Avion à bord duquel Kanano détruisit un B-29 par abordage le 3 décembre. Il revint sauf et sauf à sa base.

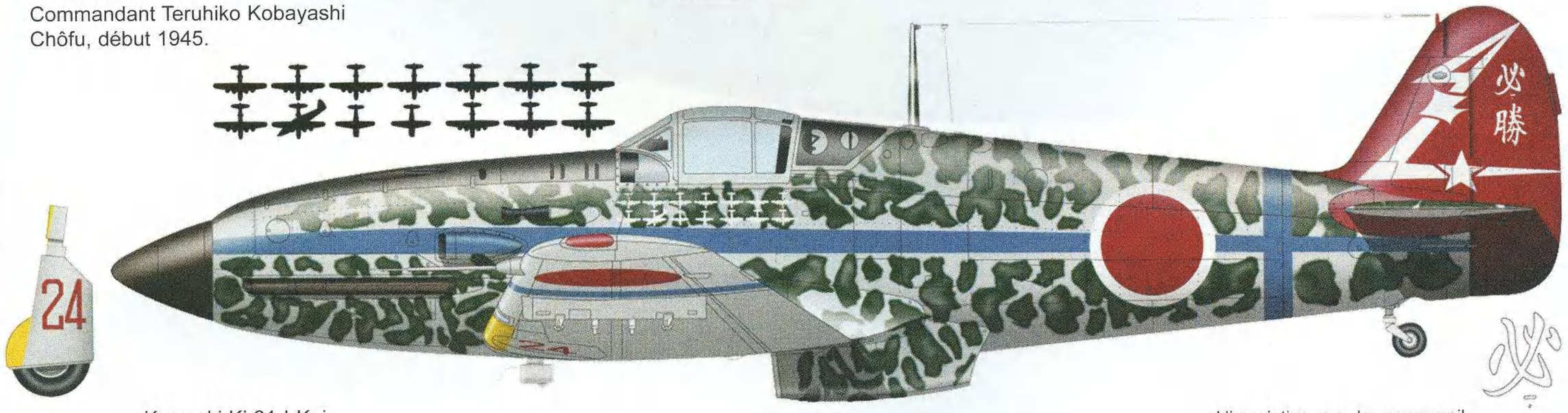
Kawasaki Ki.61-I-Otsu
244 *Sentai Shinten-Seikutai*
Caporal Yoshimi Kanano
Chôfu, décembre 1944.



Kawasaki Ki.61-I-Otsu
244 *Sentai Sentai-Hombu*
Capitaine Teruhiko Kobahasi
Hamamatsu, 22 décembre 1944.



Kawaski Ki.61-I-Kai
244 *Sentai Sentai-Hombu*
Commandant Teruhiko Kobayashi
Chôfu, début 1945.



Kawaski Ki.61-I-Kai
244 *Sentai Sentai-Hombu*
Commandant Teruhiko Kobayashi
Chôfu, juillet 1945.

L'inscription sur le gouvernail signifie « sûr de vaincre ».

© P-A. Tilley - Aéro-Éditions - 2000

Les as de l'aviation

Teruhiko Kobayashi tueur de B-29

Yasuho Izawa

À nouveau, de nombreux avions ennemis passent dans le ciel de l'île d'Honshû sans être inquiétés. Depuis dix jours, c'est un défilé incessant. Ces arrogants aviateurs américains défient l'aviation Impériale, qui refuse le combat. Voilà maintenant près de dix jours que le 244 *Sentai* est cloué au sol par ordre supérieur. Le haut commandement veut épargner pilotes et avions en vue des dures batailles aériennes que l'imminent débarquement américain sur le sol de la Mère patrie provoqueront.

Au sol, un homme bout d'impatience et de colère en voyant ces avions frappés de l'étoile blanche parader en toute impunité. Il s'appelle Teruhiko Kobayashi et commande le 244 *Sentai*, une unité de défense aérienne du territoire, basée à Yokaichi. N'y tenant plus, il convoque ses pilotes et décide de les emmener faire un « vol d'entraînement ». Dix-huit Ki.100 décollent en fin de matinée. Passant entre deux raids américains, ils prennent de l'altitude et, sans être aperçus, parviennent à se glisser derrière un groupe de F6F qui ne soupçonne rien. Ils plongent sur les Hellcat et un terrible combat tournoyant s'engage. Au retour, deux pilotes japonais manquent à l'appel, mais les autres revendiquent 12 victoires. En raison de l'estime que porte l'empereur au 244 *Sentai*, il n'y aura pas de sanction à l'égard du bouillant commandant. Ce sera, toutefois, la dernière sortie du *Sentai* jusqu'à la cessation des hostilités.

Teruhiko Kobayashi est né le 17 novembre 1920 à Tokyo. Après ses études secondaires, il entre à l'académie militaire de l'Air, dont il sort avec le grade d'officier en juin 1940. Mais, à son grand dépit, il est affecté comme pilote de bombardier au 45 *Hikô Sentai* équipé de Ki.36, avec lequel il participe depuis Canton à la chute de Hong Kong, en décembre 1941. Il effectue un passage à l'école des chefs d'escadrille et, en avril 1943, revient au front en Mandchourie avec le grade de capitaine, toujours dans les bombardiers. En septembre de la même année, il est nommé commandant d'une *Chutai* (escadrille) spécialisée dans la lutte antisousmarine.

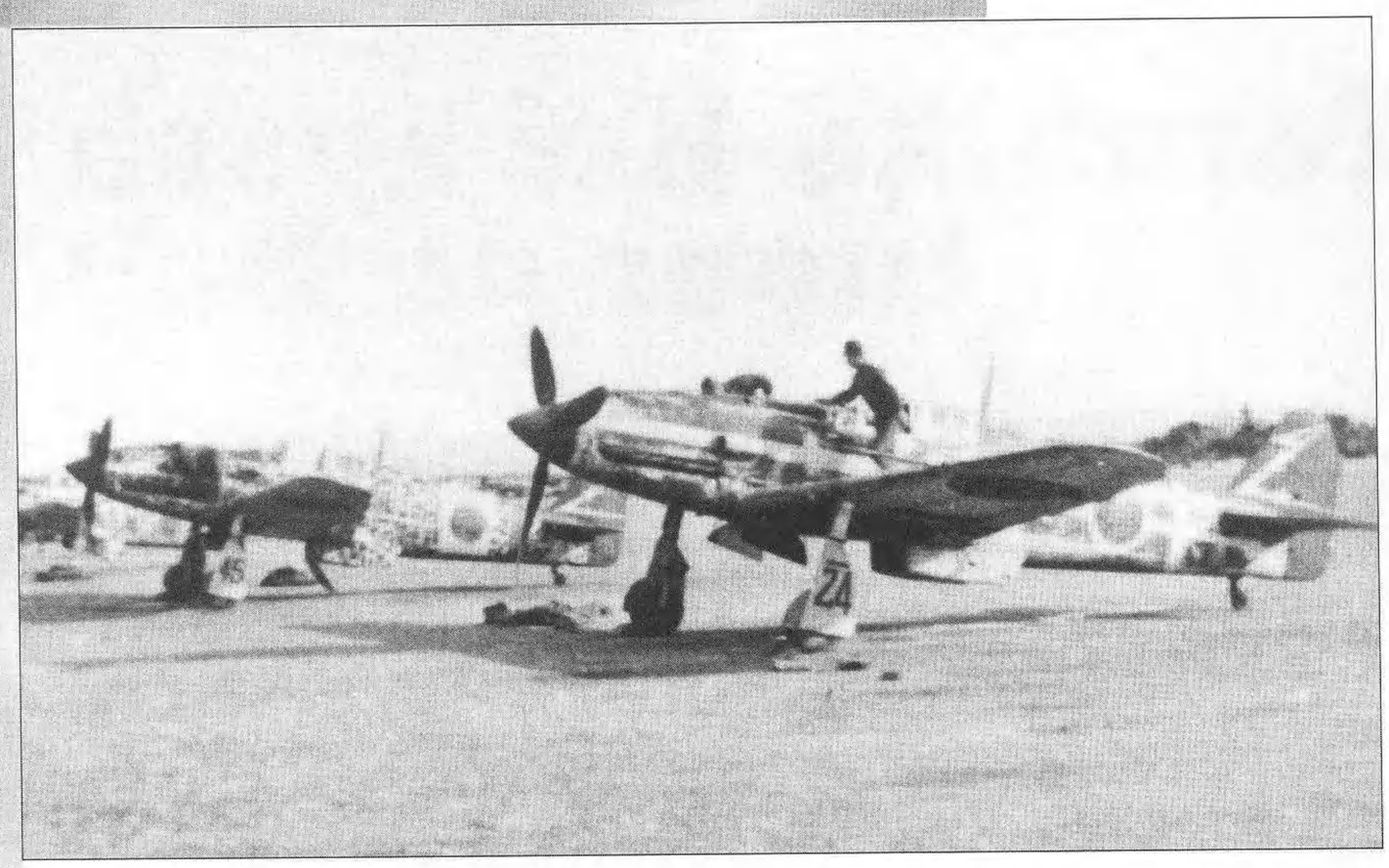
Cependant, à cette époque, la guerre du Pacifique a considérablement tiré sur les ressources humaines du Japon et le manque d'officiers pilotes de chasse se fait cruellement sentir. C'est ainsi qu'un beau jour d'octobre 1943, Kobayashi se retrouve à l'école d'Akeno, la Mecque de la chasse de l'armée Impériale. Il y manifeste une si brillante aptitude que l'école décide de le retenir comme instructeur.

Mais, le XXth *Bomber Command* de l'USAAF a déjà été mis sur pied et, au mois de juin 1944, les B-29 du 58th *Bombardment Wing* commencent leurs opérations depuis la Chine. Le 24 novembre, utilisant les bases de Guam et Tinian, aux Mariannes, les B-29 lancent leurs premières bombes sur la région de Tokyo. À cette époque, sept *Sentai* de chasse [1] tentent de s'opposer, sans grand succès, aux raids américains. Les B-29 volent trop haut et trop vite pour les intercepteurs nippons qui, même débarrassés du « superflu » (blindage, radio...), ne parviennent à les inquiéter que trop rarement.

Le 28 novembre 1944, Kobayashi est nommé commandant du 244 *Sentai*. À 24 ans, il est le plus jeune commandant de groupe de l'armée Impériale. Son unité

Le commandant Teruhiko Kobayashi, commandant le 244 *Sentai* devant son Ki.100 fin mai 1945.
L'inscription en chinois sur son harnais signifie *Sentai-chô*, commandant de groupe.
Son prénom a souvent été écorché par la presse occidentale; il peut se dire Teruhico ou Akihiko, mais certainement pas Tembico, comme on le trouve un peu partout
(Toutes les photos proviennent de la collection de l'auteur)

[1] 23 *Sentai* à Inba (Ki.43-II), 28 *Sentai* à Chofu (Ki.46-II), 47 *Sentai* à Narimasu (Ki.44), 53 *Sentai* à Matsudo (Ki.45-kai), 73 *Sentai* à Tokorozawa (Ki.84), 244 *Sentai* à Chofu (Ki.61) et 246 *Sentai* à Taishô (Ki.44-II et Ki.46-III).



Le celèbre « 24 » du capitaine Kobayashi, un Ki.61-I-kai, à Chofu, en décembre 1944. L'avion n'est décoré que d'une seule victoire. La barre horizontale au-dessus du nombre peint sur la trappe du train signifie qu'un autre appareil portait ce nombre, vraisemblablement tiré du numéro constructeur.

est équipée en Kawasaki Ki.61 depuis juillet 1943. Cet appareil possède des qualités indéniables, même si la version du Daimler-Benz DB 601 produite sous licence au Japon ne brille pas par sa fiabilité, en raison d'une faible qualité de fabrication.

La 10ème Division aérienne, responsable de la défense de Tokyo, fait former dans chaque *Sentai* une section « d'attaque spéciale », équipée d'avions allégés (souvent désarmés) destinés à abattre les B-29 en les percutant en vol. En fait, ce type d'attaque se répandra assez rapidement au sein des escadrilles équipées d'avions conventionnels. En avril 1945, le 244 *Sentai* figure en tête du palmarès de la division, avec 18 victoires obtenues de cette manière, pour la perte de sept pilotes.

Le 3 décembre, le capitaine Kobayashi conduit pour la première fois son groupe au combat. Il effectue lui-même une passe frontale sur un B-29, mais atteint par les mitrailleurs américains, il doit se poser en catastrophe sur le terrain de Chofu. À peine sorti de son appareil, il s'empresse de grimper dans un autre pour repartir. Cependant, sa nouvelle monture refuse de dépasser l'altitude de 7 500 mètres et, la mort dans l'âme, Kobayashi doit laisser filer les bombardiers. Au cours de cette mission, les pilotes de la *Shinten Seikûtai*, la section « d'attaque spéciale », réussissent un triplé, tous rentrant à la base.

Le Ki.61-I-kai du capitaine Kobayashi avec lequel (probablement) il aborda volontairement un B-29 le 27 janvier 1945.

À cette époque, les B-29 visitent fréquemment Tokyo et Nagoya. Le 244 se réplace régulièrement à Hamamatsu juste avant les interceptions, de manière à se trouver en position au-dessus de l'une ou l'autre ville.

Le 27 janvier 1945, Kobayashi décolle et tourne un moment à 10 500 mètres au-dessus de Hachioji, à l'ouest de Tokyo. Il aperçoit alors 14 B-29 volant plus bas que lui. Il plonge et vise l'avion de tête qu'il manque. Décidé à ne pas rentrer bredouille, il percute un autre bombardier qui part en abattée. Le Ki.61 est fortement secoué par la collision et tombe en vrille. Étourdi par le choc, Kobayashi perd conscience quelques secondes. Il réussit à redresser au dernier moment et à sauter en parachute. Son ailier, le caporal Andô, a également abordé un B-29, mais il a eu moins de chance que son chef.

Les 15 et 16 février 1945, les avions embarqués américains bombardent le district de Kantô et l'agglomération de Tokyo. Les formations japonaises, que ce soit de l'armée ou de la marine, sont durement frappées et perdent de nombreux pilotes et avions. Kobayashi accomplit cinq sorties le 16 et, au cours de la dernière, il ne peut emmener que deux équipiers. Courageusement, ils s'en prennent à une cinquantaine d'avions ennemis et si Kobayashi parvient à descendre deux Hellcat, il rentre seul. Dans la seule journée du 16 février, le 244 a perdu huit pilotes tués.

Après ces deux terribles journées, le 244 et le 47 *Sentai* reçoivent l'ordre d'escorter des bombardiers pour des raids de représailles contre les porte-avions américains. Ces raids ne donnent aucun résultat et les deux groupes de chasse reviennent à leur tâche principale.

Dans le courant du mois d'avril 1945, Kobayashi abat un B-29, mais touché à son tour, il saute en parachute avec une grave blessure à la jambe droite. Douze jours plus tard, il remonte dans un avion...

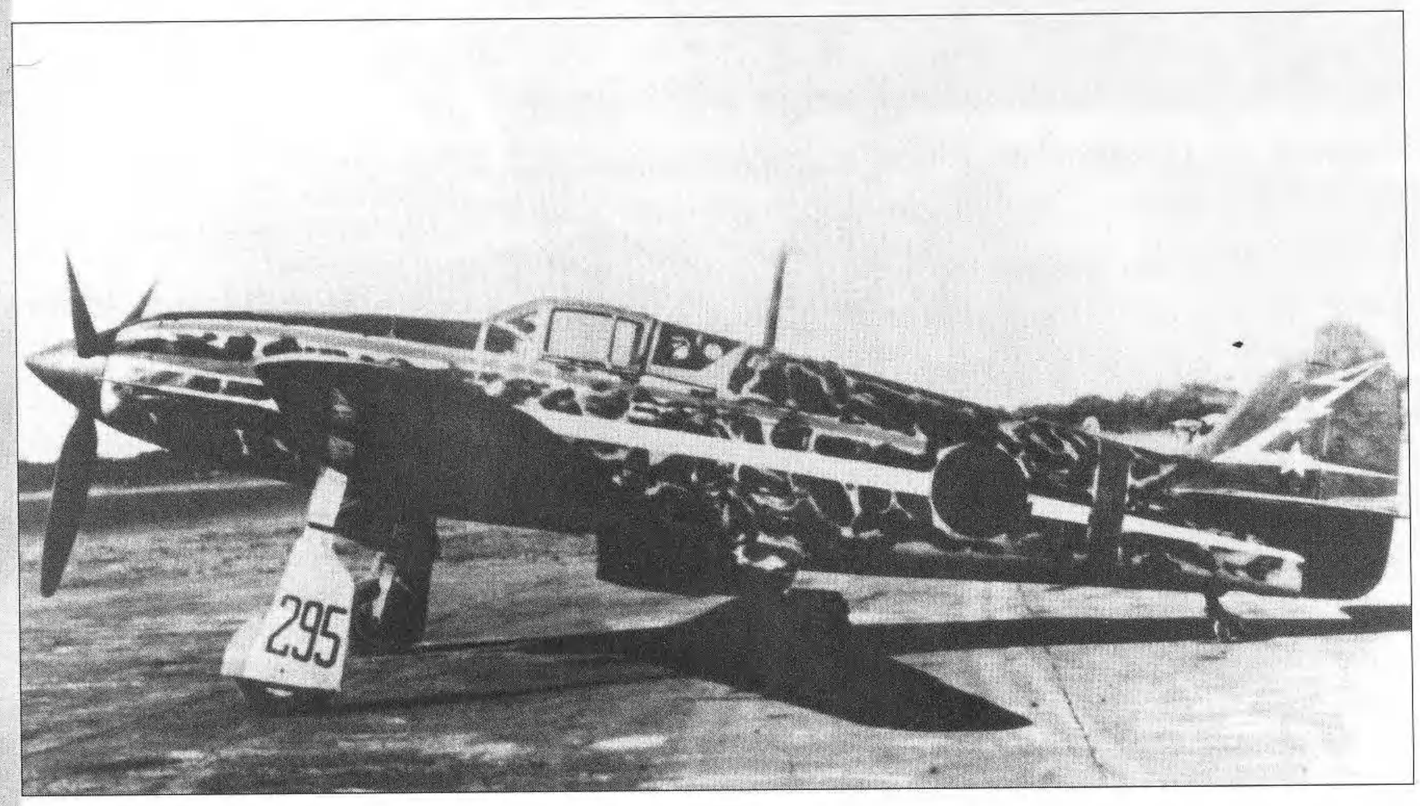
Le 15 mai, le 244 *Sentai* reçoit une citation qui mentionne la destruction de 84 avions ennemis, dont 73 B-29, plus 94 endommages (dont 92 B-29). Kobayashi est honoré à titre personnel de la *Bukôshô* (équivalente à la DSO anglaise), créée en 1944 pour récompenser les soldats autrement qu'à titre posthume. Il est également promu commandant.

Le groupe est alors transformé sur Ki.100 et s'installe au sud de Kyûshû pour participer à la bataille d'Okinawa. Après plusieurs engagements contre l'aéronavale américaine, le groupe remonte à Yokaishi, le 15 juillet. Deux pilotes sont abattus le lendemain et le 244 est interdit de vol dans la soirée.

Après la fin de la guerre, Kobayashi est démobilisé. Il vit quelque temps d'expédients et de petits boulots. Malgré ses difficultés financières, il s'inscrit à l'université dont il sort diplômé en 1950. Bien qu'ayant obtenu une bonne place dans une usine, il s'engage en 1953 dans la force aérienne d'auto-défense. Il part en formation aux États-Unis et, en octobre 1956, il devient commandant de la 1ère escadrille à Hamamatsu – une base qu'il connaît bien.

Le 4 juin 1957, Teruhiko Kobayashi disparaît dans un banal accident de T-33.

Son palmarès officiel fait état de 12 victoires confirmées, dont 10 B-29, mais ses carnets de vol donnent 5 B-29 et 2 F6F confirmés et 10 B-29 probables ou endommagés.



Le groupe Kuhlmey

LORSQUE EN JUIN 1944, les Soviétiques, bien décidés à en finir avec les Finlandais, déclenchent une puissante offensive en Carélie, ces derniers n'ont d'autre choix que de solliciter une aide urgente de l'Allemagne. La Luftwaffe dépêche sur place une unité de combat très spéciale, la Gefechtsverband *Kuhlmey.*

Kari Stenman

En janvier 1944, les Soviétiques réussissent enfin à lever le siège de Stalingrad, entraînant du jour au lendemain un changement radical de la situation stratégique sur l'isthme de Carélie. Ils regroupent alors leurs forces pour lancer une vaste offensive destinée notamment à sortir la Finlande de la guerre. Les Finlandais la baptiseront la « grande Attaque ». Vingt-quatre divisions d'infanterie, quatre brigades et huit régiments blindés, huit régiments d'artillerie et deux régiments du génie – soit 260 000 hommes en tout – sont rassemblés pour l'offensive. Les Finlandais peuvent tout juste leur opposer cinq divisions d'infanterie, une division et deux brigades blindés, à peine 75 000 hommes. Les Soviétiques disposent 200 pièces d'artillerie par kilomètre le long du front, dix fois plus que les Finlandais.

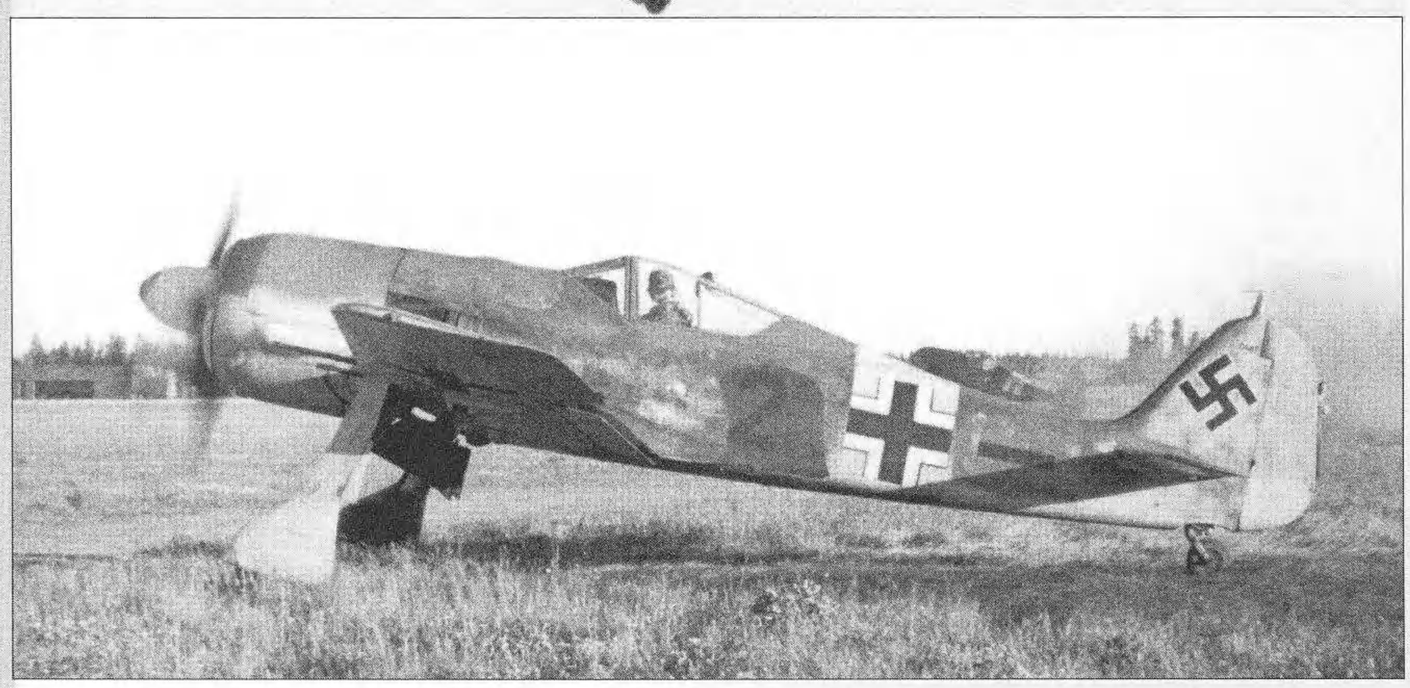
Pour appuyer leurs forces terrestres, les Soviétiques disposent de la 13ème *Vozdushnaïa Armiya* (armée aérienne) et du 2ème *Istrebitel Aviatsionnyi Korpus* (corps d'aviation de chasse), qui alignent 158 chasseurs, 298 avions d'assaut, 365 bombardiers et 20 appareils de reconnaissance. En ajoutant la flotte aérienne de la Baltique, avec ses 500 appareils, ainsi que les deux divisions de bombardiers et la division d'avions d'assaut de l'Aviation à long rayon d'action, ce sont en tout 1 547 appareils qui sont sur le pied de guerre pour la « grande Attaque ». Face à cette armada, l'Ilmavoimat ne peut compter que sur les 118 avions de combat des *Lentorykmentii* (régiment aérien) 4 équipé de 38 Blenheim, 13 Ju 88A-4, 9 Do 17Z, 4 Pe-2 et 8 DB-3 et Il-4 et *Lentorykmentii* 3 équipé de 30 Bf 109G et 18 Brewster B-239.

Les Allemands au secours des Finlandais

Le 9 juin 1944, les forces soviétiques commandées par le général L.A. Govorov débutent leur offensive par une série de tirs d'artillerie d'une intensité encore jamais atteinte au cours du conflit. Dans le ciel, la complète suprématie de l'aviation soviétique permet aux troupes d'avancer sans la moindre opposition. Selon les archives soviétiques, pas moins de 1 150 sorties sont effectuées au cours de la première journée de l'offensive. La progression se poursuit les jours suivants, permettant d'enfoncer la ligne Mannerheim et de menacer Viipuri (Vyborg).

Un Ju 87D-5 (S7+LH) de la 1./SG 3 au départ d'une mission depuis Immola, le 2 juillet 1944.
Une bombe SC 50 de 50 kg est en cours de chargement sur le *Stuka* au premier plan. (SA-kuva)

Kuhlmey



L'*Oberleutnant* Helmut Radkte de la 5./JG 54 se prépare à décoller à bord de son Fw 190A-6 (« 2 » noir), le 2 juillet 1944, quelques instants avant que les bombardiers ennemis fassent leur apparirion au-dessus d'Immola. Radkte et *l'Oberleutnant* Thyben (au fond) seront les deux seuls avions allemands à ne pas être surpris au sol par le raid soviétique. (SA-kuva)

Totalement dépassées par les événements, les troupes finlandaises n'ont d'autre alternative que de battre en retraite et leur commandant en chef, le maréchal Carl Gustaf Mannerheim, se tourne vers les Allemands pour leur demander une aide urgente. En quelques jours, un important matériel de guerre arrive en Finlande, en particulier des chasseurs Bf 109G-6, dont 41 sont livrés en juin et 18 autres en juillet, ainsi que des armes antichars.

Les Allemands transfèrent également de Petseri, en Estonie, à Helsinki une unité de combat de la Luftwaffe, la *Gefechtsverband* Kuhlmey. Arrivée en Finlande le 16 juin, soit quatre jours avant la chute de Viipuri, la *Gefechtsverband*, équipée de 23 Ju 87D-5 et 23 Fw 190A-6 et F-8, s'installe aussitôt à Immola, où le personnel technique et son matériel sont simultanément débarqués de 19 Savoia-Marchetti S.81 du *Transportgruppe* 10.

Cette unité, qui porte le nom de son chef, l'*Oberstleutnant* Kurt Kuhlmey, *Kommodore* de la SG 3 et titulaire de la Croix de Chevalier, n'est pas une formation ordinaire, car elle compte dans ses rangs un nombre impressionnant de pilotes expérimentés.

Sa composante offensive est constituée par le I./SG 3 du *Hauptmann* Hans von Bargen, également titulaire de la *Ritterkreuz*. La première escadrille est commandée par l'*Oberleutnant* Hans Töpfer (qui recevra la RK le mois suivant), la 2./SG 3 par l'*Oberleutnant* Gerhard Glaser et la 3./SG 3 par le *Leutnant* Theo Baurle.

La composante défensive repose sur deux *Staffeln* du II./JG 54, sous les ordres du *Major* Erich Rudorffer, qui, six mois plus tard, accrochera à son cou la Croix de Chevalier avec Feuilles de Chêne et Glaives terminera la guerre avec 222 victoires. Le *Staffelkapitän* de la 4./JG 54 est le *Hauptmann* Herbert Aloe, qui sera remplacé par le *Leutnant* Heinz Wernicke après sa disparition en combat le 21 juin 1944; Wernicke décrochera la RK trois mois plus tard après sa 117ème victoire. La 5./JG 54 est confiée à l'*Oberleutnant* Wilhelm Shilling, déjà titulaire de la RK et de plus de 50 victoires.

Le tout est renforcé par les chasseurs-bombardiers de la 1./SG 5 de l'*Oberleutnant* Richard Haman, qui sera remplacé après sa mort le 5 juillet 1944 par l'*Oberleutnant* Franz-Josef Schoppe.

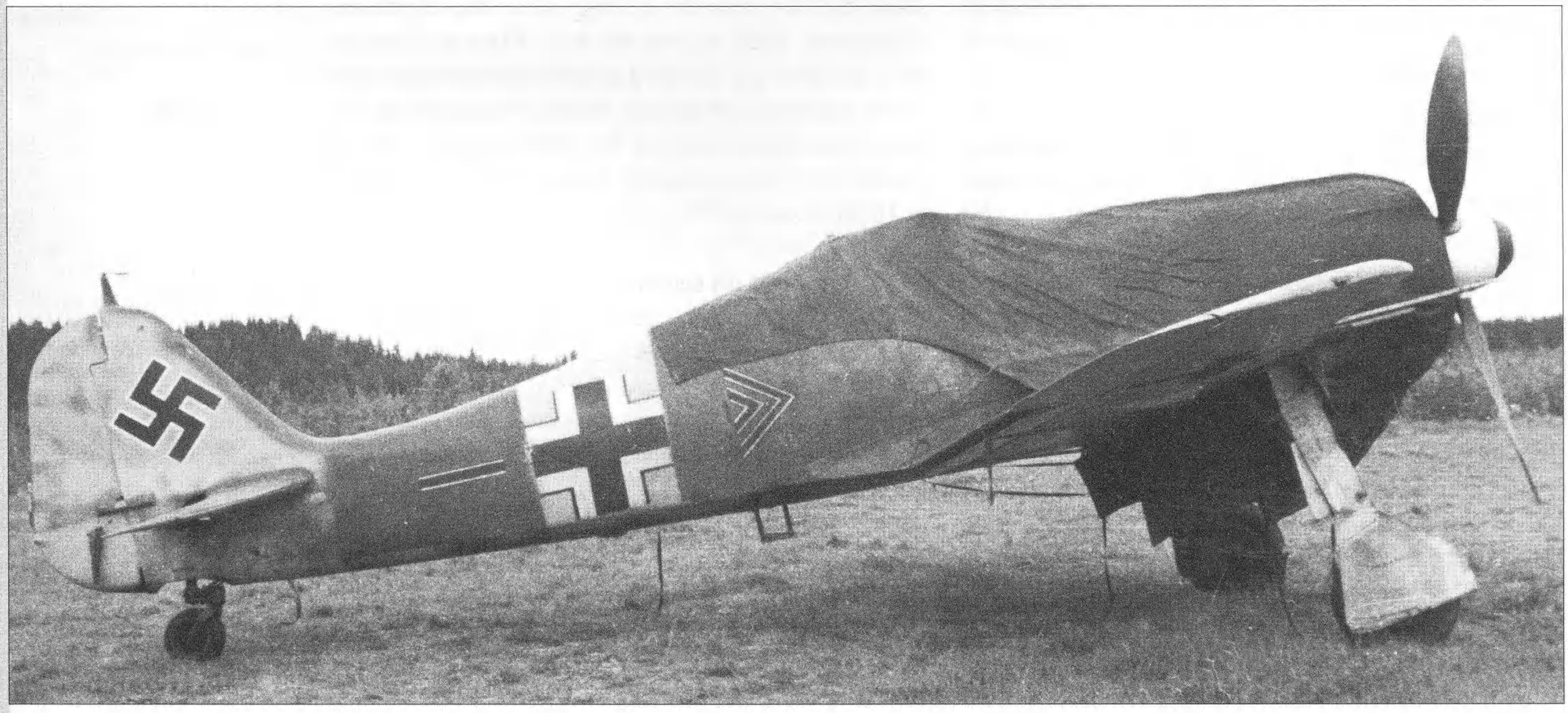
Parmi les pilotes d'expérience de la *Gefechtsverband* se trouvent les *Leutnant* Gerhard Thyben et l'*Oberfeldwebel* Hermann Schleinhege du II./JG 54, qui recevront la RK l'année suivante avec respectivement 157 et 96 victoires, ainsi que le *Leutnant* Herbert Schmidt qui a rejoint le I./SG 3 auréolé d'une RK décernée cinq jours plus tôt. Le *Hauptmann* Fritz Schröter, un pilote d'assaut « moustachu », récipiendaire de la RK, qui commande le I./SG 5, fera une courte apparition à la tête de son escadrille en Finlande.

Quelques jours après son arrivée, la *Gefechtsverband* est renforcée par cinq Bf 109G-8 de reconnaissance, détachés de la 1./NAGr 5 et commandés par le *Leutnant* Gerhard Leibnitz.

Le Fw 190A-6 du *Kommandeur* du II./JG 54, le *Major* Erich Rudorffer at Immola, fin juin 1944. Le 21 janvier 1945, il ajoutera les Glaives à sa Croix de Chevalier et terminera la guerre avec 222 victoires. (Sa-kuva)

Premières missions

La mission principale confiée à la *Gefechtsverband* est d'appuyer les troupes finlandaises qui tentent d'endiguer la marée soviétique. Cependant, elle



reste subordonnée à la *Luftflotte* 1 et ne dépend en aucune manière de l'Ilmavoimat. Pour des raisons pratiques, l'unité est placée sous l'administration de la *Luftflotte* 5, dont la juridiction couvre la Norvège et le Nord de la Finlande. À première vue, cette organisation semble pêcher par sa complexité, mais dans les faits elle se révélera efficace.

La *Gefechtsverband* déplore sa première perte avant même son engagement, lorsqu'un Fw 190 du II./JG 54 est détruit à la suite d'un atterrissage raté. Les chasseurs sont les premiers en action, dès le premier jour de leur arrivée à Immola. Ils décollent à plusieurs reprises pour contester la supériorité aérienne soviétique au-dessus de Viipuri, revendiquant 12 victoires. Les Bf 109G finlandais, très actifs dans le même secteur, en revendiquent 23 de leur côté.

Le surlendemain de son arrivée, le groupe Kuhlmey est prêt au combat dans son intégralité, bien que les *Jabo* de la 1./SG 5 doivent attendrent cinq jours de plus pour entrer dans la mêlée. L'intensité des combats ne fait que croître, comme le montre, par exemple, une sortie effectuée le 19 juin à 02h00. Pour cette première mission de la journée, 23 Ju 87D protégés par 8 Fw 190A attaquent une colonne blindée soviétique avec une telle hargne que celle-ci est contrainte à rebrousser chemin après avoir subi de lourdes pertes. Du côté allemand, la seule perte est un Ju 87D qui est abattu par erreur par la *flak* finlandaise au retour. Le II./JG 54 accomplit 20 sorties de protection, revendiquant 24 victoires pour la perte de deux Fw 190A, pilotés, l'un par le *Leutnant* Helmut Grollmus, un as aux 75 victoires qui recevra la RK à titre posthume, l'autre par l'*Oberfähnrich* Hans Veit von Obernitz, qui est fait prisonnier.

Le lendemain, 20 juin, le ciel au-dessus de Viipuri s'emplit d'avions. Bien que n'ayant réalisé que 16 sorties, les chasseurs du groupe Kuhlmey ont revendiqué sept victoires. Pendant ce temps, l'Ilmavoimat a effectué 126 sorties de chasse se soldant par la destruction de 49 avions frappés de l'étoile rouge. Malgré les efforts héroïques de ses défenseurs, Viipuri, la deuxième plus grande ville du pays, tombe aux mains des Soviétiques dans la journée. Cela entraîne un net ralentissement de l'activité de l'Armée rouge.

Un Fw 190F-8 (« 6 » noir) de la 1./SG 5 au ravitaillement à Immola, le 28 juin 1944. Les moyens sont des plus rudimentaires.
(SA-kuva)

Les Soviétiques reprennent l'offensive

Viipuri (aujourd'hui Vyborg) se trouve sur une péninsule, à l'extrémité orientale du golfe de Finlande. Tous les ponts y menant ont été coupés. La seule route que peuvent emprunter les blindés soviétiques pour poursuivre leur marche en direction de leur second objectif, la ville de Lappeenrenta, passe à l'est de Viipuri et traverse les bourgades de Tali et d'Ihantala. Cette route, coincée entre deux lacs distants de huit kilomètres l'un de l'autre, va constituer un goulet d'étranglement pour la 23ème *Armiya* soviétique.

Le répit dont jouissent les Finlandais est bref, car le 22 juin, ayant été renforcée par des troupes fraîches, la 23ème *Armiya* reprend sa marche en avant avec l'appui d'artillerie et de l'aviation. Le I./SG 3 attaque les avant-gardes blindées en trois occasions, avec 23 *Stuka* à chaque fois. Au milieu d'un piqué, un Ju 87D est atteint de plein fouet par un obus de DCA et l'équipage (*Feldwebel* Johann Falenti et *Unteroffizier* Wilhlem Schneider) est porté disparu.

Le lendemain, 23 juin, les *Jabo* de la 1./SG 5 effectuent leurs premières missions. Les jours prédécents, ils ont accompli un certain nombre de vols pour se familiariser avec la topographie et ont eu la malchance de perdre quatre Fw 190F-8, dont un a dû se poser sur le ventre après une panne de moteur et un autre dont le moteur a pris feu. Malgré un effectif réduit, les *Jabo* accomplissent 23 sorties dans la journée, parvenant à couper les ponts routiers et ferroviaires à Tali. À plusieurs reprises, ces ponts, vitaux pour l'Armée rouge, ne seront réparés que pour être à nouveau démolis par les efforts combinés des *Jabo* et des *Stuka*.

Les avant-gardes soviétiques sont toujours accompagnées d'une importante artillerie antiaérienne et au 26 juin, les pertes de la *Gefechstverband* s'élèvent à trois

Kuhlmey

Les mécaniciens font les pleins du Ju 87D-5 du commandant de la 3ème escadrille du I./SG 3, le *Leutnant* Theo Baurle, Immola, 28 juin 1944. (SA-kuva)

Ju 87D, quatre Fw 190F et cinq Fw 190A. Cependant, le groupe Kuhlmey est régulièrement recomplété, de sorte qu'au matin du 26 juin, il dispose de 23 Ju 87D, 19 Fw 190A, 4 Fw 190F et 4 Bf 109G-8. Les Messerschmitt se montrent particulièrement efficace dans le repérage des cibles en faveur des avions d'assaut qui réalisent un véritable carnage dans les rangs des blindés soviétiques à Tali. Ils réussissent ainsi à bloquer plusieurs centaines de chars.

Le 28 juin, quelque 69 tonnes de bombes sont lancées au cours de 119 sorties exécutées par les Ju 87D et de 30 autres par les Fw 190F. De leur côté, les Fw 190A du II./JG 54 ont fourni 52 sorties de protection, revendiquant quatre avions ennemis détruits. Pendant ce temps, les bombardiers de l'Ilmavoimat ont lancé 22 tonnes de bombes et, en 90 sorties, les Bf 109G finlandais ont revendiqué 44 victoires.

Fin juin, le haut commandement soviétique comprend qu'il ne pourra pas percer sur l'axe Tali-Ihantala. Les Finlandais ont pu renforcer leur artillerie d'une manière substantielle et, avec l'aide de leur propre aviation et du groupe Kuhlmey qui ensemble ont accompli un millier de sorties et lancé 700 tonnes de bombes, ils ont réussi à stopper l'avance soviétique. D'ailleurs, après la guerre l'Union Soviétique fera ériger un monument à Tali à la mémoire des 65 000 soldats tombés lors de ces combats.

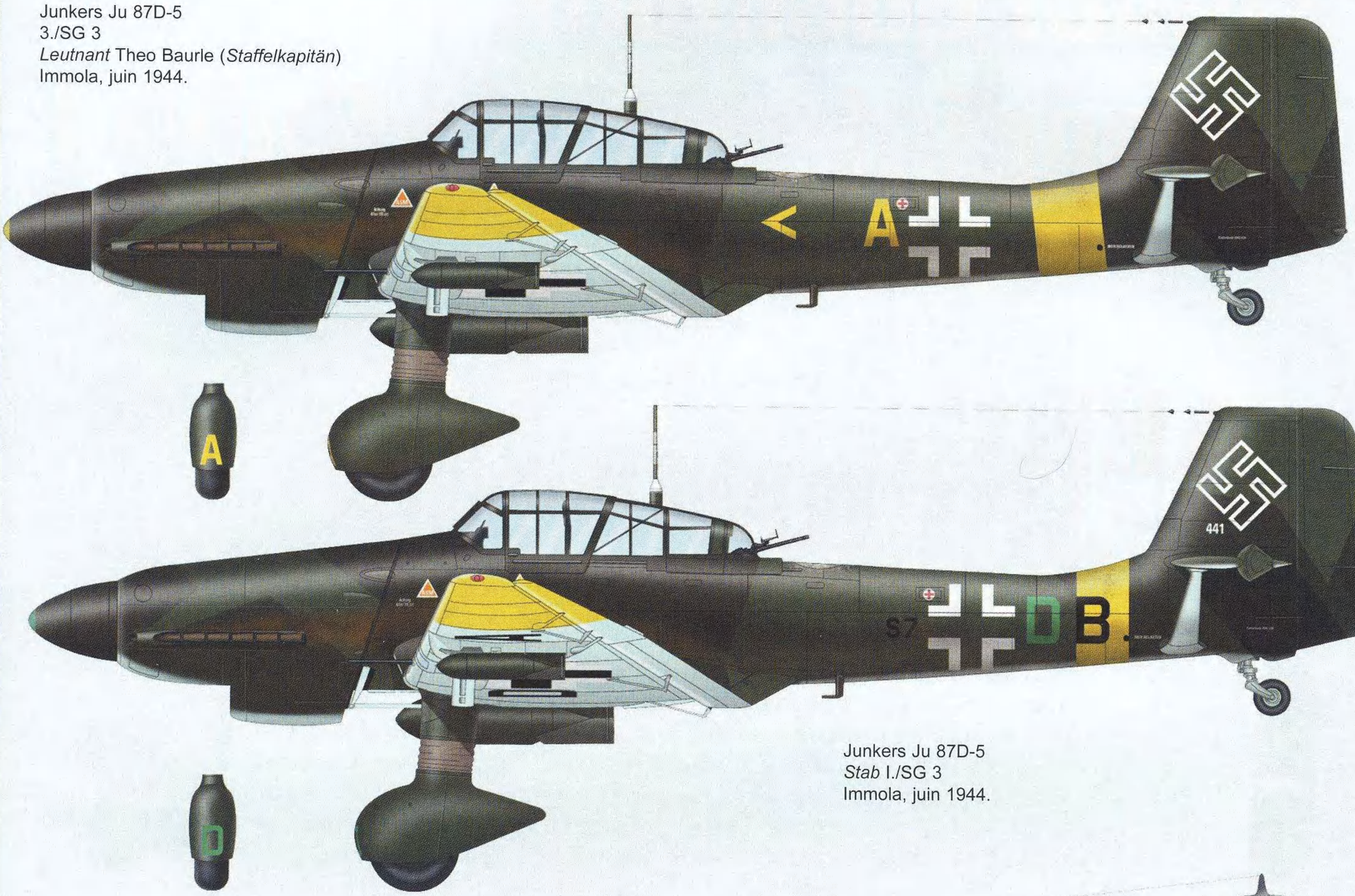
Immola bombardé

Curieusement, pendant les trois premières semaines de la « grande Attaque » l'aviation soviétique a totalement délaissé les terrains de départ de l'Ilmavoimat et de la *Gefechtsverband* Kuhlmey. Toutefois, le 2 juillet à 20 heures, Immola est bombardé pour la première fois par 44 Pe-2 de la 276ème BAD (division aérienne de bombardement), puis mitraillé par 28 Il-2 de la 277ème ShAD (division aérienne d'assaut), escortés par des chasseurs de la 275ème IAD (division aérienne de chasse). Les Allemands, dont la quasi totalité des avions est au sol, sont totalement pris par surprise. Seuls quatre Fw 190A réussissent à décoller sous une pluie de bombes, mais deux sont atteints par des projectiles et s'écrasent au sol; les deux pilotes sont blessés (*Leutnant* Dieter Arnecke et *Unteroffizier* Jakob Assmann). Le groupe Kuhlmey perd quatre Ju 87D, deux Fw 190F et trois Fw 190A. En outre, neuf Junkers et quinze Focke-Wulf sont endommagés plus ou moins fortement endommagés. Dans l'un des hangars détruits à Immola se trouvaient trois Brewster 339 de l'Ilmavoimat qui ont également alimenté les statistiques. En tout cas, on est loin des 35 avions détruits au sol et 12 dans le ciel annoncés par les Soviétiques au retour.

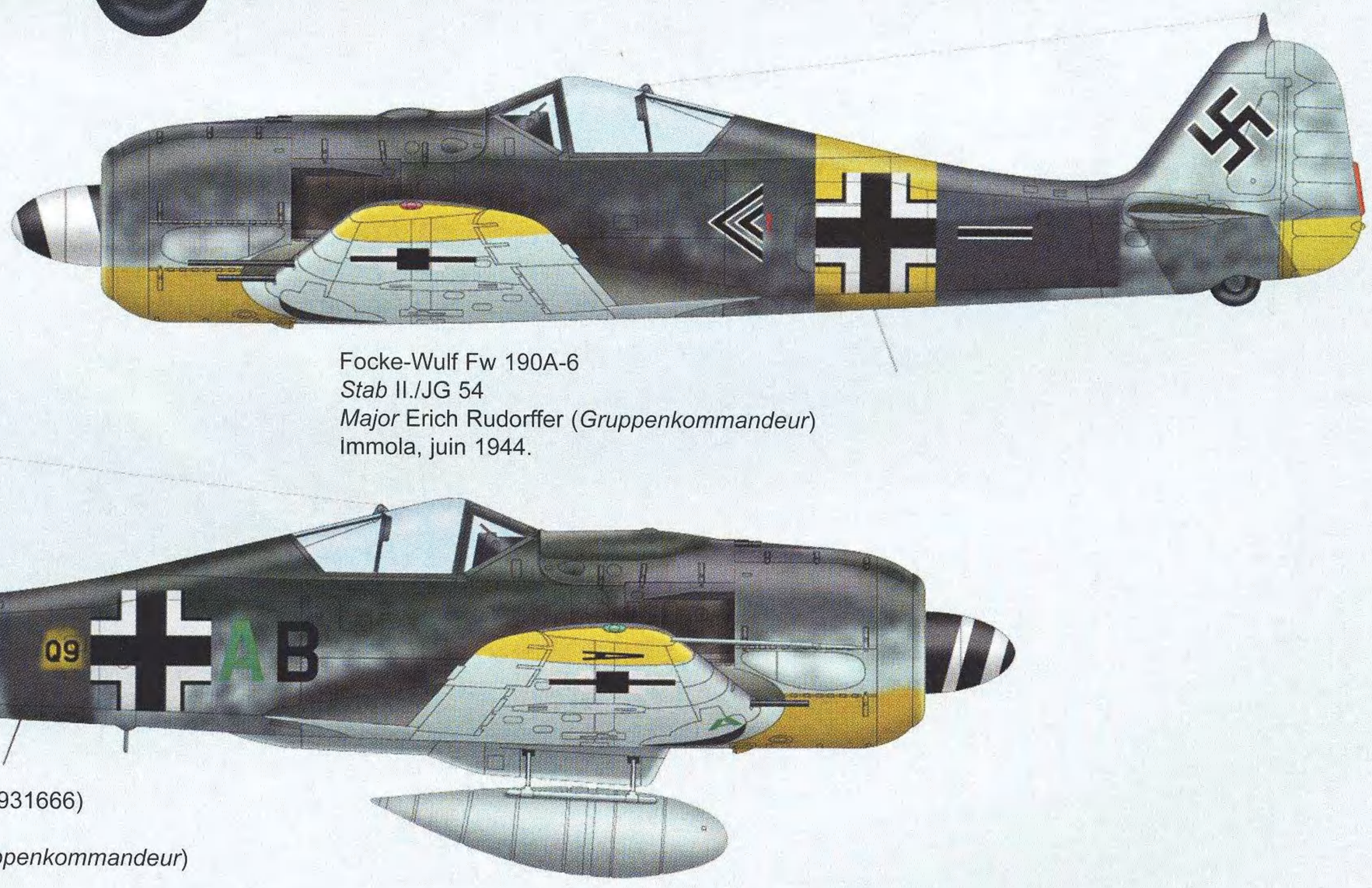
Dans le même temps, les Soviétiques attaquent le terrain de Lappeenranta, où ils détruisent deux Pe-2 finlandais et deux Bf 109G et endommagent quatre autres Messerschmitt. Les Finlandais, plus chanceux que les Allemands, parviennent à faire décoller la majorité de leurs avions. Avec l'aide d'unités voisines arrivées en renfort, ils se rebiffent et abattent seize assaillants.

La veille, le 1er juillet, les forces soviétiques ont

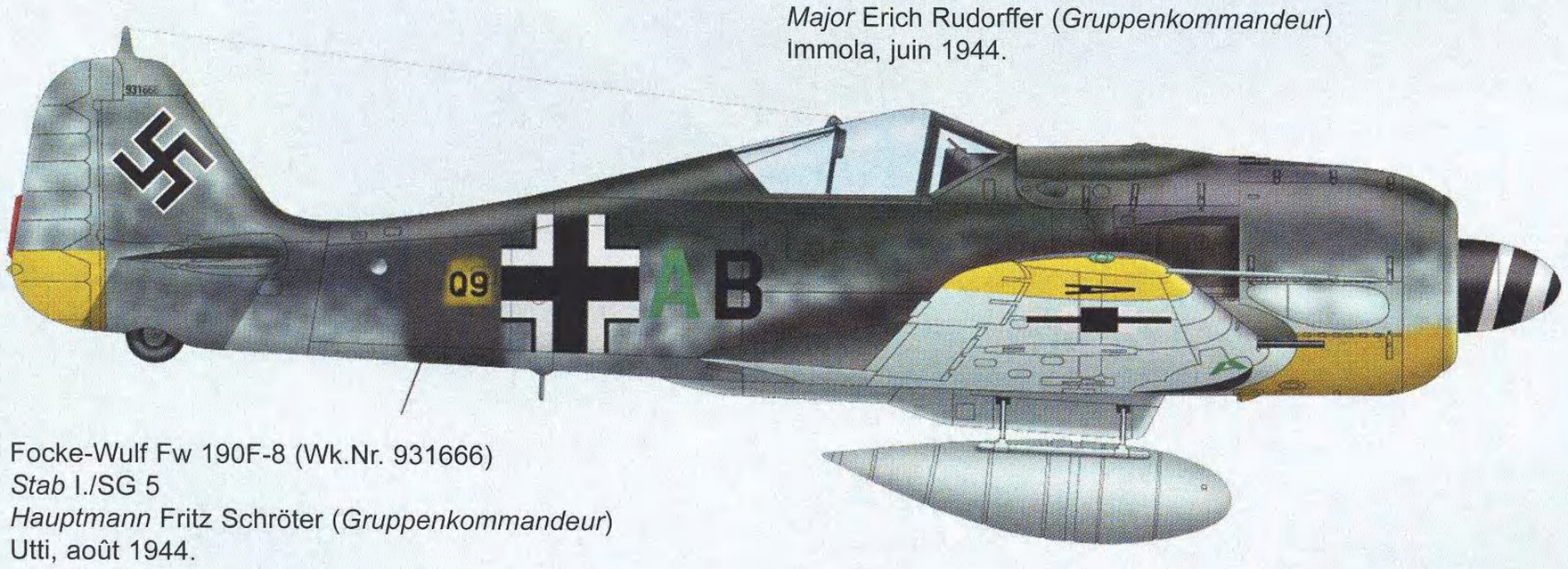
Junkers Ju 87D-5
3./SG 3
Leutnant Theo Baurle (*Staffelkapitän*)
Immola, juin 1944.



Junkers Ju 87D-5
Stab I./SG 3
Immola, juin 1944.

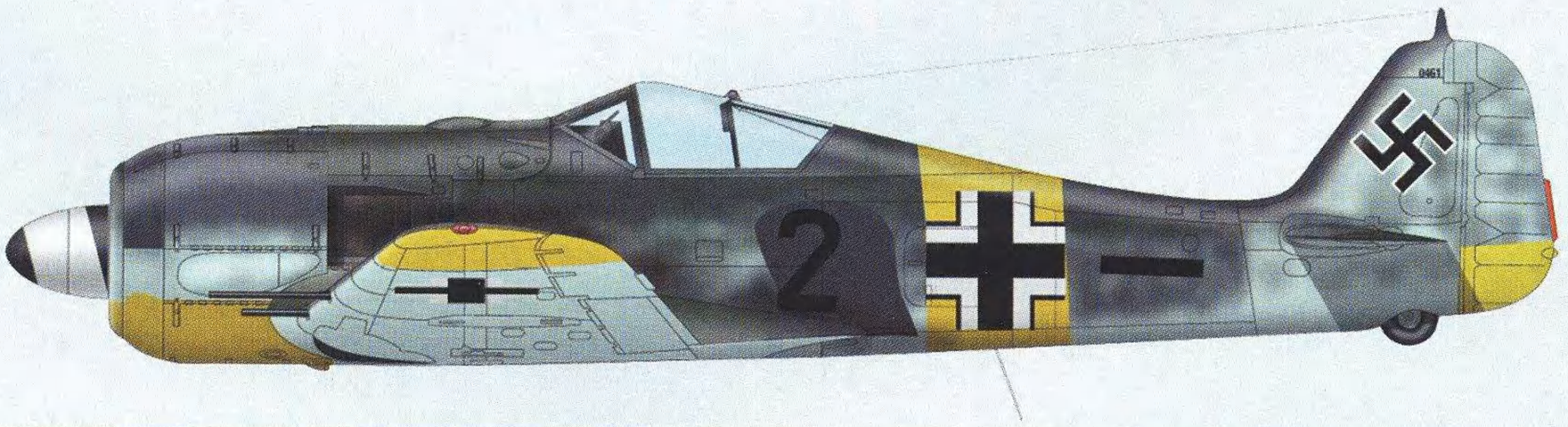


Focke-Wulf Fw 190A-6
Stab II./JG 54
Major Erich Rudorffer (*Gruppenkommandeur*)
Immola, juin 1944.



Focke-Wulf Fw 190F-8 (Wk.Nr. 931666)
Stab I./SG 5
Hauptmann Fritz Schröter (*Gruppenkommandeur*)
Utti, août 1944.

Focke-Wulf Fw 190A-6
5./JG 54
Oberleutnant Helmut Radtke
Immola, juillet 1944.



© P-A. Tilley - Aéro-Éditions - 2000

Un Ju 87D-5 du *Stab* I./SG 3 à Immola, fin juin 1944. Cet appareil est piloté à de nombreuses reprises par le commandant de groupe, le *Hauptmann* Hans von Bargen, titulaire de la *Ritterkreuz* depuis le 19 septembre 1942.
(SA-kuva)

infléchi leur marche, poussant à l'ouest de Viipuri où la 59ème *Armiya*, qui n'a pas encore été engagée, tente de traverser le golfe de Finlande pour débarquer à Uuras. Le groupe Kuhlmey envoie aussitôt tous ses avions contre la flottille d'invasion et les ponts d'Uuras, bien vite rejoints par les bombardiers que l'Ilmavoimat a pu dégager du front de Tali. Deux jours d'interventions aériennes continuelles font échouer la tentative soviétique.

Le groupe allemand n'a pas été paralysé par le bombardement d'Immola et, dès le lendemain, ses *Stuka* exécutent 53 sorties et ses *Jabo* 26, revendiquant la destruction de 21 chars soviétiques près d'Ihantala. Les chasseurs effectuent 31 sorties d'interception et d'escorte, demandant l'homologation de huit avions russes.

Au matin du 6 juillet, la *Gefechtsverband* aligne 21 Ju 87D, 25 Fw 190 et un Bf 109G-8.

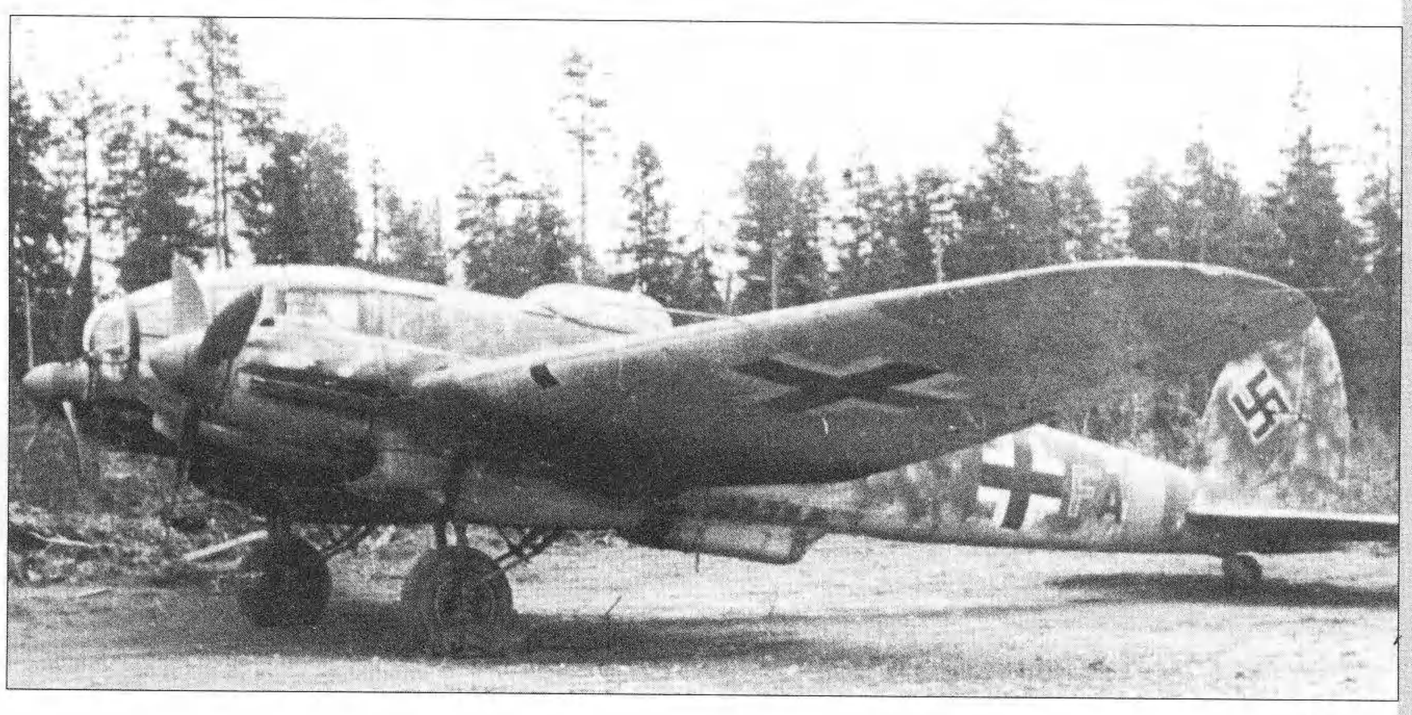
Deux jours plus tard, les chasseurs allemands sont trop occupés pour fournir une escorte aux *Jabo* qui s'en prennent à la flottille d'invasion au large d'Uuras et, pour la première et dernière fois, ils sont protégés par des chasseurs finlandais. Huit Bf 109G finlandais du HLeLv 24, commandés par le lieutenant Kuösti Karhila, interviennent avec succès contre 16 chasseurs soviétiques qui cherchaient à intercepter quatre Fw 190F, permettant ainsi aux chasseurs-bombardiers de couler deux barges. Au cours de cette tentative avortée de débarquement, les avions allemands et finlandais ont lancé 150 tonnes de bombes sur la flottille soviétique, coulant ou causant de fortes avaries à dix gros bâtiments et plusieurs dizaines de petits navires.

Dernières missions en Carélie

Bloqués sur la route de Tali et inquiétés au large d'Uuras, les Soviétiques lancent le 4 juillet une nouvelle offensive à travers l'isthme de Carélie en direction du lac Ladoga, impliquant le franchissement de la rivière Vuoksi, à l'est de Tali. La 23ème *Armiya*, qui a entre-temps reçu de nouveaux renforts, doit franchir la rivière à son point le plus étroit, à Äyräpää. Le 6 juillet, les Ju 87D effectuent trois missions, totalisant 40 sorties, au-dessus d'Äyräpää, mais le *Kommandeur* du I./SG 3, le *Hauptmann* von Bargen, est descendu par la DCA; son mitrailleur, l'*Oberfeldwebel* Albert Becker, et lui-même sont portés disparus. Il est remplacé à la tête du groupe par l'*Oberleutnant* Hans Töpfer. Au retour au cours de l'une de ces missions, deux Ju 87D entrent en collision, allongeant la liste des pertes allemandes.

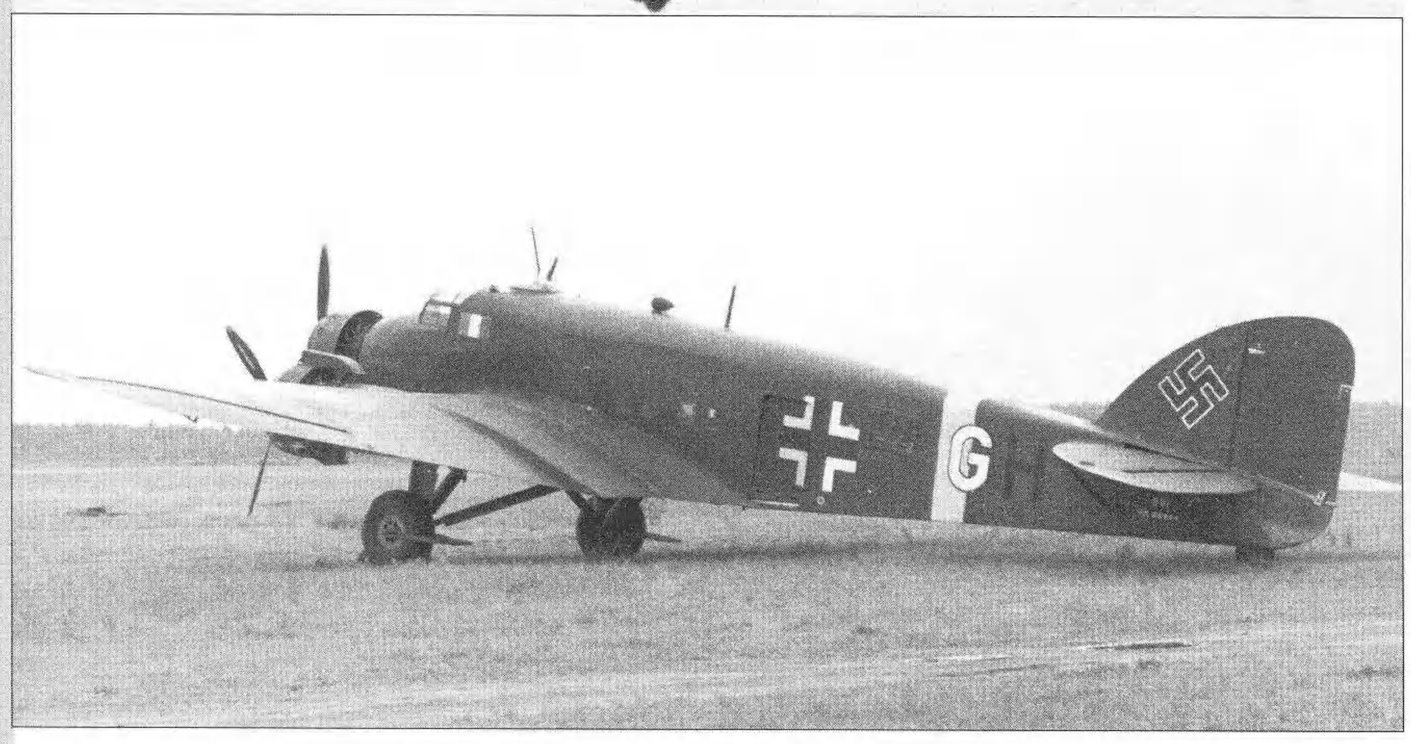
Finalement, le 10 juillet, les Soviétiques parviennent à établir une tête de pont sur l'autre rive de la Vuoksi, mais leur position demeure précaire. Les troupes soviétiques reçoivent de nombreux renforts par des ponts de bateaux, mais elles sont massées sur une zone de moins de 3 km2. La tâche assignée à la *Gefechtsverband* est la destruction des ponts provisoires dont elle s'acquitte avec succès en larguant 130 tonnes de bombes, tandis que les Finlandais en lancent 100 tonnes sur la tête de pont elle-même.

Le 17 juillet, les Ju 87D effectuent leur dernière



Le Heinkel He 111H-6 (S7+FA), avion de servitude de la SG 3, à Immola, le 20 juin 1944, quatre jours après avoir déposé l'*Oberstleutnant* Kuhlmey en Finlande.
Cet appareil effectue deux rotations sur Insterburg, en Prusse-Orientale, où se trouve un important dépôt de la Luftwaffe.
(Collection de l'auteur)

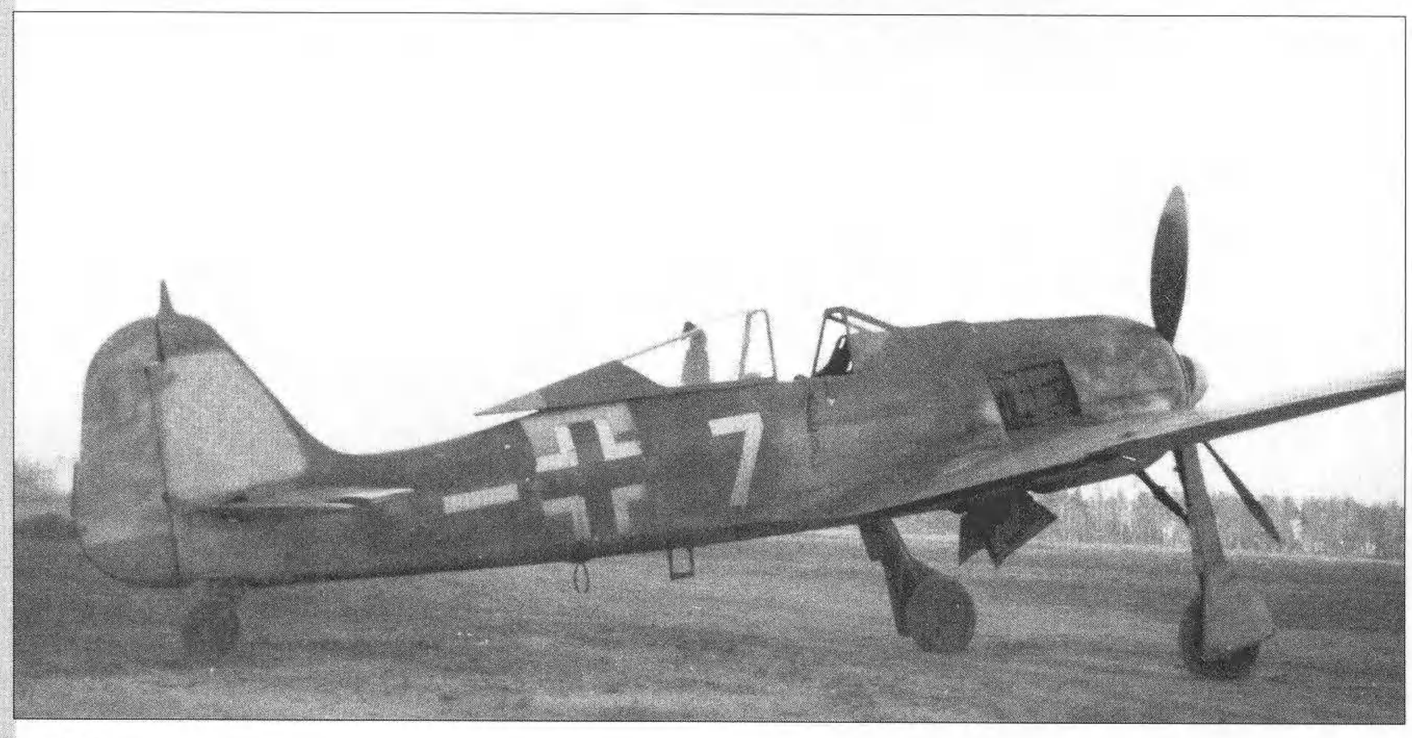
Kuhlmey



Ci-dessus :
un Savoia-Marchetti S.81/AR (MM 20884) de la 1./TGr 10, qui fournit le soutien logistique au groupe Kuhlmey. On note le drapeau de l'ANR derrière le poste de pilotage. Un profil couleur de cet appareil a été publié dans notre précédent numéro. (SA-kuva)

Ci-dessous :
Le Fw 190A-6 « 7 » blanc de la 4./JG 54 en visite à Käkisalmi, le 18 juin 1944. Sur cette base stationne le groupe de chasse finlandais HLeLv 26 qui fournit les cartes détaillées de l'isthme de Carélie aux aviateurs allemands. (Collection de l'auteur)

Ci-dessus :
l'*Oberstleutnant* Kurt Kuhlmey, *Kommodore* de la SG 3 entre avril 1943 et février 1945. Il commande alors un groupe tactique qui est employé au gré des besoins sur les points chauds du front.
Il prend la tête de la SG 2 après la blessure de Rudel, mais après le retour au front de celui-ci, il termine la guerre à l'état-major du *General der Schlachtflieger*.
Il effectue environ 500 missions de guerre, mais il devra se contenter de la *Ritterkreuz*, décernée le 15 juillet 1942.
(Bundesarchiv-Coblence)

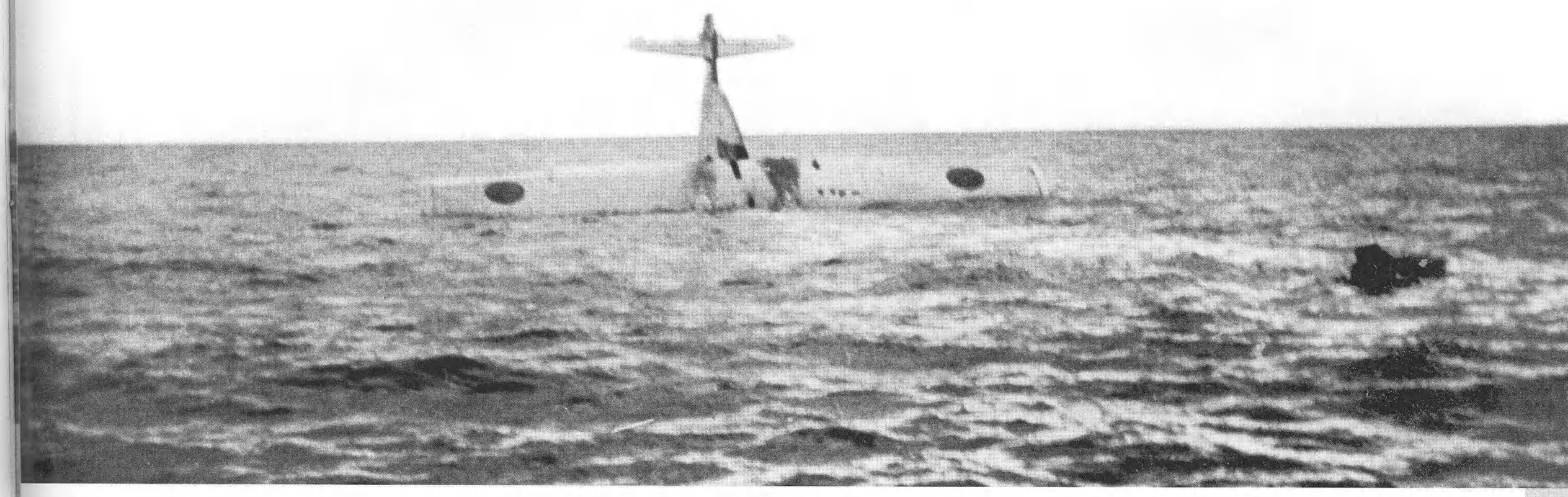


mission contre les ponts d'Äyräpää. Elle est aussi la dernière mission du groupe Kuhlmey au-dessus de l'isthme de Carélie, car quatre jours plus tard, il est transféré au sud de Léningrad. Seuls restent les huit chasseurs-bombardiers de la 1./SG 5 pour continuer les opérations au-dessus de la Finlande.
Le 31 juillet, la 1./SG 5 détruit neuf avions soviétiques et en endommage plusieurs autres sur le terrain d'Heinjoki. Six jours plus tard, l'escadrille quitte Immola pour Utti, où est déjà arrivé le 3 août le reste du groupe conduit par le *Hauptmann* Fritz Schröter. Le I./SG 5 n'est pas destiné à rester longtemps en Finlande car, le 12 août il effectue sa dernière mission depuis Utti avant de gagner l'Estonie deux jours plus tard.

Des résultats exceptionnels

Au cours de son court séjour en Finlande, la *Gefechtsverband* Kuhlmey a accompli un total de 2 690 sorties en 378 missions, se répartissant en 1 199 sorties, 68 missions et 540 tonnes de bombes larguées pour les Ju 87D, 507 sorties, 136 missions et 230 tonnes de bombes pour les Fw 190F et 984 sorties, 174 missions et 126 victoires aériennes homologuées pour les Fw 190A. Il faut aussi ajouter 54 sorties de reconnaissance par les Bf 109G-8. En comparaison, les unités aériennes soviétiques engagées dans la « grande Attaque » ont exécuté 28 000 sorties et lancé 4 700 tonnes de bombes. Elles ont aussi revendiqué la destruction de 400 avions ennemis, près de sept fois le nombre d'appareils réellement perdus lors des combats en Carélie par les Allemands (27) et les Finlandais (32).
Le groupe Kuhlmey a aussi perdu 10 avions supplémentaires pour d'autres causes, 33 autres ayant été endommagés à des degrés divers, ainsi que 23 aviateurs tués (dont 17 du fait de l'ennemi) et 24 blessés. Au vu des conditions dans lesquels il a été engagé et du nombre de missions effectuées, ses pertes peuvent être considérées comme relativement légères et sans comparaison avec les résultats obtenus.
Les éléments de cette unité étaient bien entraînés, bien équipés, hautement expérimentés et animés d'un véritable esprit combattif. Mais, un facteur de son succès ne peut être passé sous silence : le service de renseignements finlandais. Les opérateurs radio finlandais, qui avaient déchiffré les codes soviétiques, ont réussi le tour de force de repérer les messages annonçant chaque offensive dans la masse des messages interceptés. Cela a permis à l'artillerie finlandaise d'ouvrir le feu juste avant le début des offensives de l'Armée rouge et aux *Stuka* d'intervenir au bon moment au bon endroit à la grande surprise de leurs ennemis.
Cependant, pour la Finlande, malgré les actes de bravoure de ses soldats et de ses aviateurs en Carélie, la fin de la guerre est proche. Le 4 septembre 1944, six semaines après le départ de la *Gefechtsverband*, un armistice est signé avec l'Union Soviétique.

Hugin ne répond plus



EN JUIN 1952, à trois jours d'intervalle, deux avions suédois sont abattus par la chasse soviétique – sans doute parce qu'ils se trouvaient à un endroit où ils n'auraient jamais dû se trouver. Car, le plus étonnant est que la Suède, pays neutre, effectuait des missions de SIGINT pour le compte des Occidentaux.

Rolf Jonsson

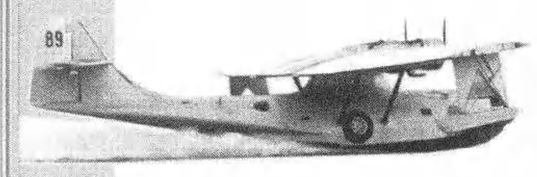
La bande magnétique référencée 547 dans les archives de la radio suédoise contient la brève déclaration officielle suivante : « *Au cours d'un vol d'entrainement de radiotélégraphie au-dessus de la mer Baltique, un avion de l'armée de l'Air royale suédoise est porté disparu depuis midi* ».
Cette déclaration cache un fait essentiel : l'avion porté disparu, un DC-3, appartenait au 6ème groupe de transport, une unité secrète basée à Bromma et spécialisée dans l'écoute des signaux (SIGINT). Le 13 juin 1952, l'appareil et son équipage disparaissaient sans laisser d'autre trace qu'un canot pneumatique mitraillé.

Avertissements sans frais

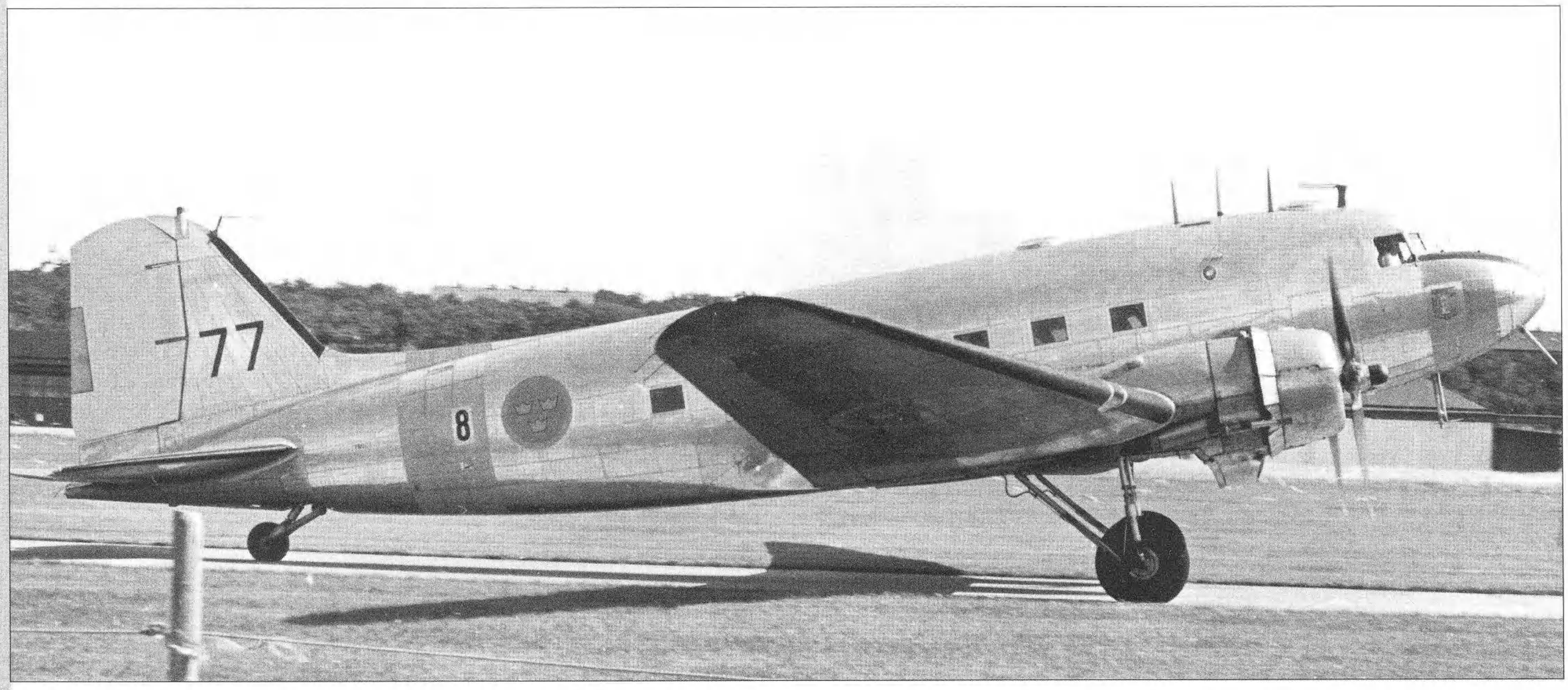
Le Dakota « Hugin » perdu ce jour-là était l'un des deux appareils spécialement équipés pour l'écoute des signaux soviétiques au-dessus de la Baltique. Ces deux appareils, baptisés « Hugin 01 » et « Munin 02 », disposaient du matériel américain le plus avancé pour l'époque et étaient si secrets qu'ils étaient gardés au sol nuit et jour. D'autres sources indiquent que l'équipement de SIGINT était en fait de vieux surplus bradés par les Américains. Les deux appareils étaient basés de l'autre côté de l'aéroport de Stockholm-Bromma.
Le 8 avril 1950, un PB4Y-2S Privateer de l'US Navy, basé à Wiesbaden, avait été abatu par des chasseurs russes entre l'île suédoise de Gotland et les côtes baltes. Après cet incident, qui avait coûté la vie aux dix membres d'équipage, les Américains avaient peut-être souhaité éviter une escalade dans la Guerre froide. Certains pensent qu'ils avaient confié les missions de SIGINT aux Suédois, d'autant que l'embargo sur l'exportation de radar et de matériel électronique à la Suède avait été subitement levé par la Grande-Bretagne et les États-Unis. Hugin et Munin étaient utilisés pour des missions de repérage des fréquences radio et radar. Le programme top-secret « Project Wringer » était tombé à l'eau en même temps que le Privateer et il est vraisemblable que sa poursuite avait été confiée aux deux DC-3 suédois. À cette époque, les Soviétiques construisaient une puissante chaîne de radars dans les états baltes et l'important trafic radio entre les centres de commandement, les avions de combat et les sous-marins en mer Baltique intéressait au plus au point les Américains.
Par deux fois, les 17 et 26 juin 1951, les Russes s'étaient plaints d'une violation de leur espace aérien soviétique par des avions suédois. Le 7 juillet 1952, un DC-3, qui selon les Soviétiques s'était trop approché des côtes baltes, avait même été pris en chasse par trois MiG-15 qui avaient tiré des coups de semonce pour le faire changer de cap. Malgré cet avertissement sans frais, les Suédois n'en avaient pas moins poursuivi leurs missions de SIGINT près des côtés de l'URSS. Les Soviétiques avaient même officiellement protesté auprès de l'attaché de l'Air suédois à Moscou, le colonel Stig Wennerström. Or, accusé par la suite d'être une « taupe » du KGB, ce dernier fut emprisonné en 1963. Il fut très probablement mêlé à l'affaire qui nous intéresse ici, mais le dossier est encore classifié.

Le dernier vol de Hugin

Le 13 juin 1952 à 09h05, le Tp 79 (DC-3), numéro de série 79001, baptisé Hugin, décolle de Bromma. Il survole un point situé à 60 km au-dessus de Gotska Sandön avant de se diriger vers un second point situé à 80



Hugin



Le Tp 79 (79001) avant sa transformation en avion de surveillance SIGINT. Il porte d'ailleurs le code de l'escadre F8. C'est cet appareil, ultérieurement baptisé « Hugin » qui sera abattu par les MiG-15 le 13 juin 1952. (Toutes les photos proviennent de la collection de l'auteur)

km au nord-est du cap le plus méridional de l'île de Gotland. Son altitude est alors de 4 000 à 4 500 m. Les Soviétiques repèrent à ce moment précis deux DC-3 près de Ventspils; l'un d'eux est sans nul doute Hugin, mais le second n'est pas identifié.

Des rapports sont transmis toutes les vingt minutes par le DC-3 à destination de la base d'Hägernäs. On ignore si le grand centre de contrôle soviétique O2 est alors en état d'alerte. L'avion est équipé de radios HF/UHF et toutes les transmissions sont effectuées en UHF sous la forme de courts messages codés. L'un des derniers est reçu par Hägernäs à 11h08, alors que l'avion se trouve à environ 42,5 km à l'est d'île de Fårön, soit à 106 km à l'ouest de l'île estonienne de Sarema. Entre 11h23 et 11h25, le centre de Hägernäs capte deux très brefs messages non identifiés avant que la radio de l'avion devienne définitivement muette. L'un de ces messages est constitué par la lettre « K », mais pas par l'habituel « Mayday ».

Le 15 juin à 08h30, la frégate *Sundsvall* trouve un canot pneumatique dégonflé à 60 km à l'est de Gotska Sandön, soit à plus de 90 km de Sarema. Les calculs montrent que le canot a pu dériver depuis un point situé à 49 km à l'est de Gotska Sandön. Il a été endommagé par des débris, mais aussi par des obus avant que l'appareil percute l'eau.

MiG-15 ont reçu l'ordre de rester à basse altitude et de se diriger vers la mer. Peu avant de survoler Ventspils, Osinski a informé le contrôle au sol qu'il avait un contact visuel. Il a aussitôt reçu l'ordre d'attaquer le Dakota. Les MiG ont grimpé entre 3 500 et 5 000 mètres pour rejoindre le Dakota à la verticale de Ventspils. Le rapport sera ultérieurement modifié pour situer le Dakota à l'est de Gotska Sandön. Si ce rapport est exact, il est très étonnant de constater que le DC-3 effectuait une mission aussi délicate en plein jour et par beau temps ! Il ne pouvait qu'être immédiatement repéré par la chasse soviétique. À la première passe, les MiG ont incendié le moteur gauche. Le DC-3 a mis le cap à l'ouest, en direction de Gotland, avec de probables dégâts sérieux et sans contact radio avec le centre de Hägernäs.

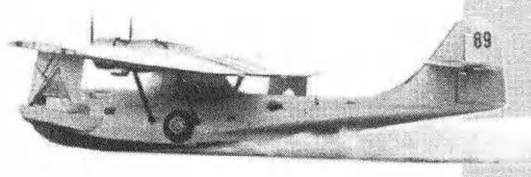
Le commandant de la région aérienne de Riga, le général Fiodor Ivanovitch Tchinkarenko, a déclaré au journal *Komsomolskaïa Pravda* qu'il avait craint que le Dakota se soit écrasé entre Gotland et Ventspils. En fait, selon lui, il se serait abîmé à l'est de Gotska Sandön. De son côté, le ministère de la Défense suédois a déclaré que l'appareil avait été perdu au nord-est de Gotland, près de Gotska Sandön, dans une zone très éloignée de l'endroit où l'avaient situé les Soviétiques en 1952, mais assez proche de celle décrite par les Russes en 1991.

Mais que faisait ce Dakota en plein jour et par beau temps dans l'espace aérien soviétique ?

Perdu corps et biens

Sur le plan diplomatique, Suédois et Soviétiques se rejettent les reponsabilités. Au début, les Soviétiques nient toute implication dans la disparition du DC-3 tout en affirmant que des avions suédois violaient fréquemment leur espace aérien. Les Russes finissent par admettre qu'ils ont envoyé deux MiG-15, pilotés par le capitaine Grigoriy Osinski et David Lando. Ils ont décollé sur alerte de Tukums lorsque le DC-3 a été repéré sur les écrans du radar côtier de Liepaïa. L'appareil volait alors cap au sud, à 5 000 mètres d'altitude, entre l'île de Gotland et les côtes lettones. Les

Le fait qu'aucun débris ne fut jamais retrouvé, à part un canot pneumatique dont la présence peut éventuellement être attribuée à une manœuvre de diversion de la part des Soviétiques, a donné naissance à de multiples spéculations. Un crash en mer se termine généralement par la désintégration de l'appareil et il est rare de ne pas en retrouver la moindre trace à la surface de l'eau, comme ce fut le cas pour le Privateer abattu deux ans plus tôt. Il est possible, toutefois, que le pilote ait tenté un amerrissage qui se serait terminé par un « soleil »; l'équipage assommé par le choc aurait alors coulé avec l'avion.



Le PBY-5 Catalina « GB » quelques mois avant sa fin tragique en mer Baltique.
La Flygvapnet avait reçu trois PBY entre 1947 et 1948 et les deux survivants poursuivront leur carrière jusqu'en 1966. Utilisés pour le secours en mer, ils étaient également équipés de matériel d'écoute au début des années 50 et participaient activement aux missions de SIGINT.

L'incident du Catalina - version suédoise

Dès midi, le 13 juin 1952, deux Tp 47 (dénomination suédoise du PBY-4/5A Catalina) et un T2 (un Heinkel He 115 !), escortés par huit Saab S 18A de la F11, partent à la recherche du DC-3. Les recherches s'intensifient les jours suivants et, le 16 juin, deux Tp 47 et un T2 sont à nouveau en train de survoler la Baltique. Les deux Catalina, codés « GB » et « GC » survolent les zones où ont été repérés le canot pneumatique et, plus à l'est, deux traces d'huile. Les deux appareils volent à une distance leur permettant un contact radio permanent. À 04h45, le « GB » informe son collègue qu'il est attaqué par deux MiG-15.

Quatre minutes plus tard, l'équipage du « GB » aperçoit à nouveau les deux chasseurs se préparant à effectuer une nouvelle attaque. Le pilote pique jusqu'au niveau de la mer, tandis que le radio informe le « GC » et le contrôle de Hägernäs que le Catalina est pris sous le feu de deux MiG. L'un des deux chasseurs arrive par le travers, à 600 m d'altitude et ouvre le feu à 700-800 m de distance. Les deux appareils se placent ensuite dans la queue de l'hydravion, dont ils touchent le moteur droit. Ils effectuent plusieurs passes supplémentaires, touchant le Catalina au fuselage, à l'aile gauche et à l'empennage. Le moteur gauche et le réservoir d'huile sont atteints à leur tour, puis des obus fracassent le poste de pilotage, blessant le pilote Olof Arbin et le navigateur, Engberg. La radio est mise hors d'état de fonctionner.

Les MiG cessent leur attaque et, sur un seul moteur, le Catalina met le cap plein ouest. L'équipage aperçoit un navire qui fait route au nord-est et le pilote décide d'amerrir à proximité. L'un des MiG accompagne la manœuvre sans tirer. Dès la première des sept attaques dont le Catalina a été l'objet, l'officier mécanicien, Eliasson, avait préparé les deux canots de sauvetage. Aussitôt l'avion freiné par l'eau, l'équipage évacue l'épave et prend place à bord des canots. Il est survolé par les MiG, probablement à court de munitions. Quand ils disparaissent enfin, l'équipage rame en direction du cargo allemand *Münsterland*.

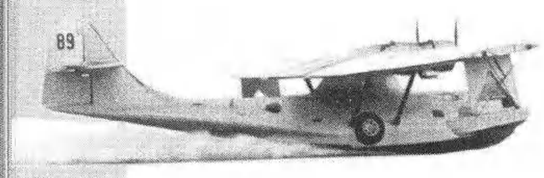
Les aviateurs suédois sont recueillis par l'équipage allemand, dont le capitaine se montre nerveux à l'idée que les MiG pourraient revenir pour attaquer son navire. Mais, rien de tel n'arrivera et le *Münsterland* accostera à Hanko, dans le sud de la Finlande.

Le Catalina « GB » survole les lieux entre 09h25 et 09h57. Il trouve non pas deux, mais trois canots. Leur position est relevée à 59°20 nord et 20°50 est. Le capitaine du *Münsterland* a indiqué qu'il avait recueilli les aviateurs par 59°19 de latitude nord et 21°4,5 de longitude est, soit à 12,9 km de l'endroit où les canots ont été retrouvés. Entre la première attaque des MiG, à 04h45, et l'amerrissage forcé, à 04h20, il s'est écoulé quinze minutes, dont une ou deux passées à préparer l'amerrissage. À la vitesse moyenne de 120 nœuds, le Catalina a parcouru 44 km, mais en tenant compte des manœuvres évasives, probablement moins. Il est donc pratiquement certain que le Catalina a été attaqué alors qu'il se trouvait très loin des eaux territoriales soviétiques.

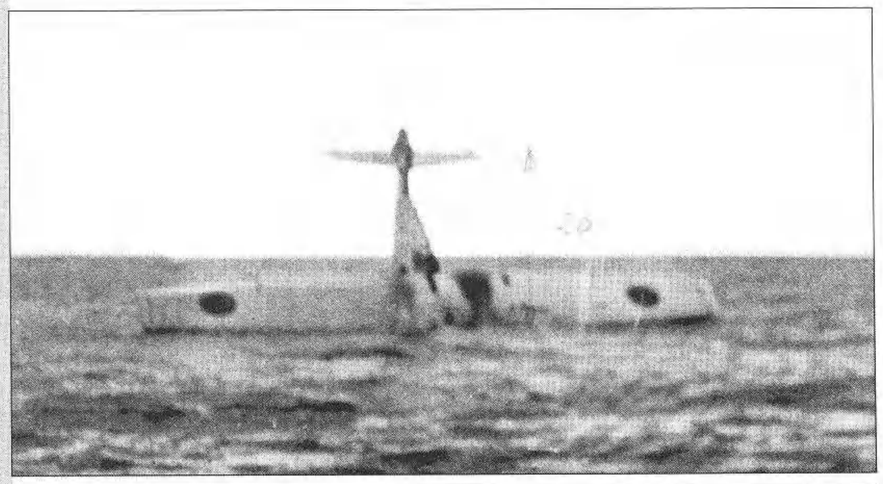
Les Catalina suédois pourrissaient la vie des pilotes de chasse soviétiques.

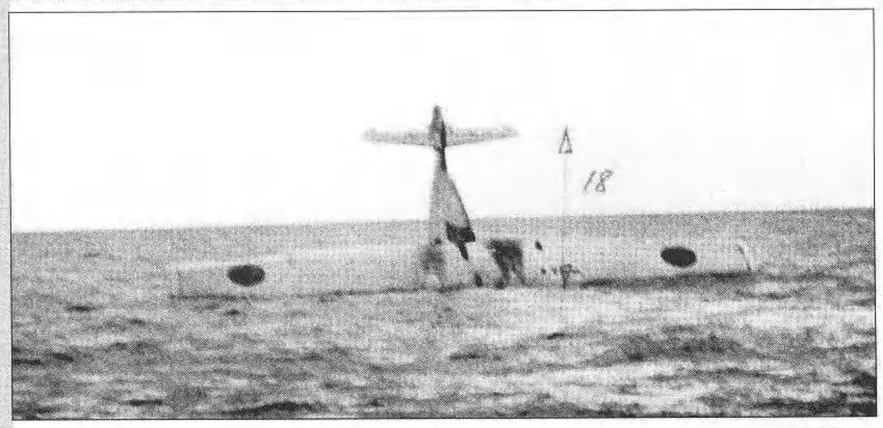
L'incident du Catalina - version soviétique

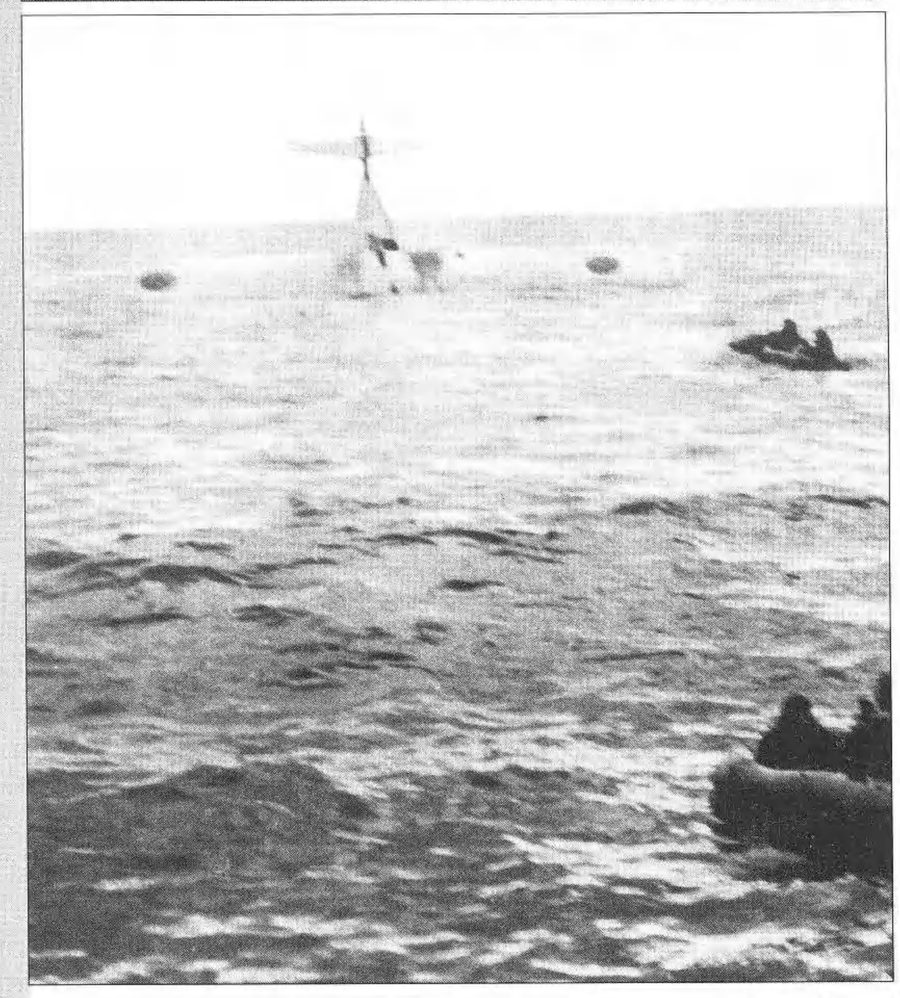
Quand le pilote soviétique Nikolaï Semernikov, qui vit aujourd'hui à Stavropol, a identifié le Catalina suédois, il a reçu l'ordre de tirer et de l'abattre ! Semernikov et son ailier, Ilya Yatsenko-Kosenko, venaient également de la base aéronavale de Tukums. À un journaliste de *Komsomolskaïa Pravda* qui l'interrogea en 1990, Semernikov a dit se rappeler la manière dont les Catalina suédois pourrissaient la vie des aviateurs soviétiques. Grâce à des savantes tactiques soigneusement rodées et parfaitement exécutées, ils parvenaient toujours à leur filer entre les doigts. Il ne pensait pas qu'ils étaient guidés par le contrôle terrestre, parce qu'ils gardaient le silence radio et que ce type de guidage n'était pas encore courant. À cette époque, les MiG ne pouvaient pas voler par mauvais temps et dès que les Catalina sentaient le danger, ils se réfugiaient dans les nuages ou le brouillard,

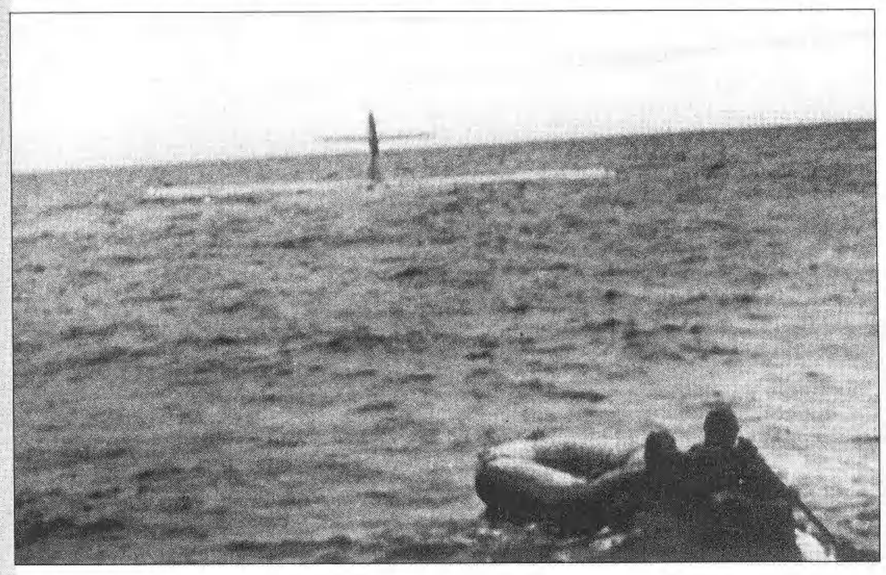


Hugin









La fin du Catalina « GB » vue du cargo allemand *Münsterland*. Le nez de l'appareil a été fortement endommagé par les obus des MiG et c'est par là que l'eau s'est engouffrée et a entraîné le Catalina au fond de la mer.
Sur les deux photos du bas, on distingue les canots pneumatiques de l'équipage.

en volant le plus bas possible. Semernikov se souvenait d'un petit navire portant les lettres « RLS » qui navigait à la limite des eaux territoriales et qui coopérait vraisemblablement avec les avions suédois, mais aucune information n'a pu être trouvée à propos de ce navire.

Semernikov et son ailier reçurent donc l'ordre d'intercepter le Catalina qui volait à 4 000 m d'altitude et qui violait l'espace aérien soviétique : « *Nous n'avons rien vu à 4 000 m et ma radio fonctionnait mal. Ilya me montrait par signes avec les mains ce que le contrôle au sol attendait de nous. Il nous donna l'ordre de descendre en spirale sur le Catalina qui se trouvait en-dessous de nous. Et en effet, il était là ! À 20 m de distance, nous avons intimé l'ordre à l'équipage du Catalina de nous suivre vers une base soviétique, mais il ignora cet ordre. Face à cette situation, le contrôleur nous a donné l'ordre de tirer. La première salve a été tirée en avant du Catalina pour leur faire changer d'avis, mais l'équipage a maintenu son cap* ».

Semernikov a alors donné l'ordre à son ailier de tirer : « *Il a attaqué le premier et j'ai suivi* ». Près d'un navire allemand, il a remarqué un petit navire rouge qu'il a pris pour un bateau soviétique. Il précisa que le Catalina avait été aperçu pour la première fois près de l'île de Muhu, au large de l'Estonie, une zone fort éloignée de celle où le Dakota avait été abattu. Manifestement, le Catalina avait volontairement pénétré dans l'espace interdit à la recherche de survivants. Le fait est que l'équipage fut recueilli par le navire allemand à la limite des eaux internationales. Mais, si l'on s'en tient à la thèse soviétique, plus de 100 km séparent la zone des recherches impartie au Catalina du lieu de son crash. Semernikov et Yatsenko-Kosenko n'avaient pas été informés de la destruction du DC-3 et cet incident n'était probablement connu qu'aux plus hauts échelons de la hiérachie du centre de contrôle de Riga.

Dans un entretien avec un journaliste de *Kranii Flot* en juillet 1952, le général A.H. Tchiginin demanda pourquoi les Suédois cherchaient leur DC-3 entre Hiiumaa et Muhu, en Estonie, et même entre Hanko (à la pointe sud-ouest de la Finlande) et Paldiski (en Estonie, dans le golfe de Finlande). Cette dernière zone se trouve à plus de 110 km du lieu où le Dakota s'est abîmé en mer. L'armée de l'Air suédoise ne vit dans ces propos qu'une tentative de désinformation.

Après les faits, les rumeurs

Les rumeurs allèrent bon train après l'incident. Certaines sources affirmèrent que le Dakota s'était posé près de Riga et que les Soviétiques l'avaient échoué eux-mêmes dans le golfe de Riga ! D'autres pensèrent que l'avion avait été détourné en vol par un espion infiltré. Quelques-uns prétendirent qu'un technicien américain se trouvait à bord. Si tel était le cas, le DC-3 devenait une véritable bombe diplomatique, qui pouvait mettre à mal la neutralité suédoise. Cette information pouvait même avoir été communiquée aux cercles militaires à Moscou par le fameux colonel Stig Wennerström.

Après avoir parlé à des réfugiés en 1982, Massi Svensson, journaliste au *Dagens Nyheter*, fut convaincu que l'équipage avait été recueilli par les Soviétiques. Ce fut un immense espoir pour les familles. Il mit la main sur un carnet tenu par Älmeberg, le pilote du Dakota, dans lequel il consignait ses vols au-dessus du territoire soviétique dont les informations étaient communiquées à des agents anglais. Quand l'existence de ce carnet fut révélée, on dit que le colonel Bo Westin donna l'ordre de le brûler.

Un officier soviétique déclara à Svensson que le Dakota suédois volait encore au sein d'une école de parachutistes près de la frontière russo-hongroise. L'avion avait été reconstruit; par exemple, la porte latérale avait été déplacée du côté gauche au côté droit. Il était arrivé tout droit de Riga, où certains témoins l'avaient vu échoué dans un lac.

Le magazine letton *Latvijas* dévoila en mars 1957 que des aviateurs suédois se trouvaient en captivité dans un goulag, à Norislk. Cependant, cette information n'était pas de première main et provenait de sources peu fiables.

Mais, peut-être, tout simplement, le DC-3 fortement endommagé par les MiG a-t-il percuté la mer sans laisser la moindre chance à son équipage ? Cette explication est sans doute trop simpliste pour les amateurs de sensationnel.

Il faudra attendre juin 2002 pour connaître la vérité – si le général Bengt Nordenskiöld, chef d'état-major de la Flygvapnet à cette époque, n'a pas fait détruire toutes les archives compromettantes, comme beaucoup le suggèrent.

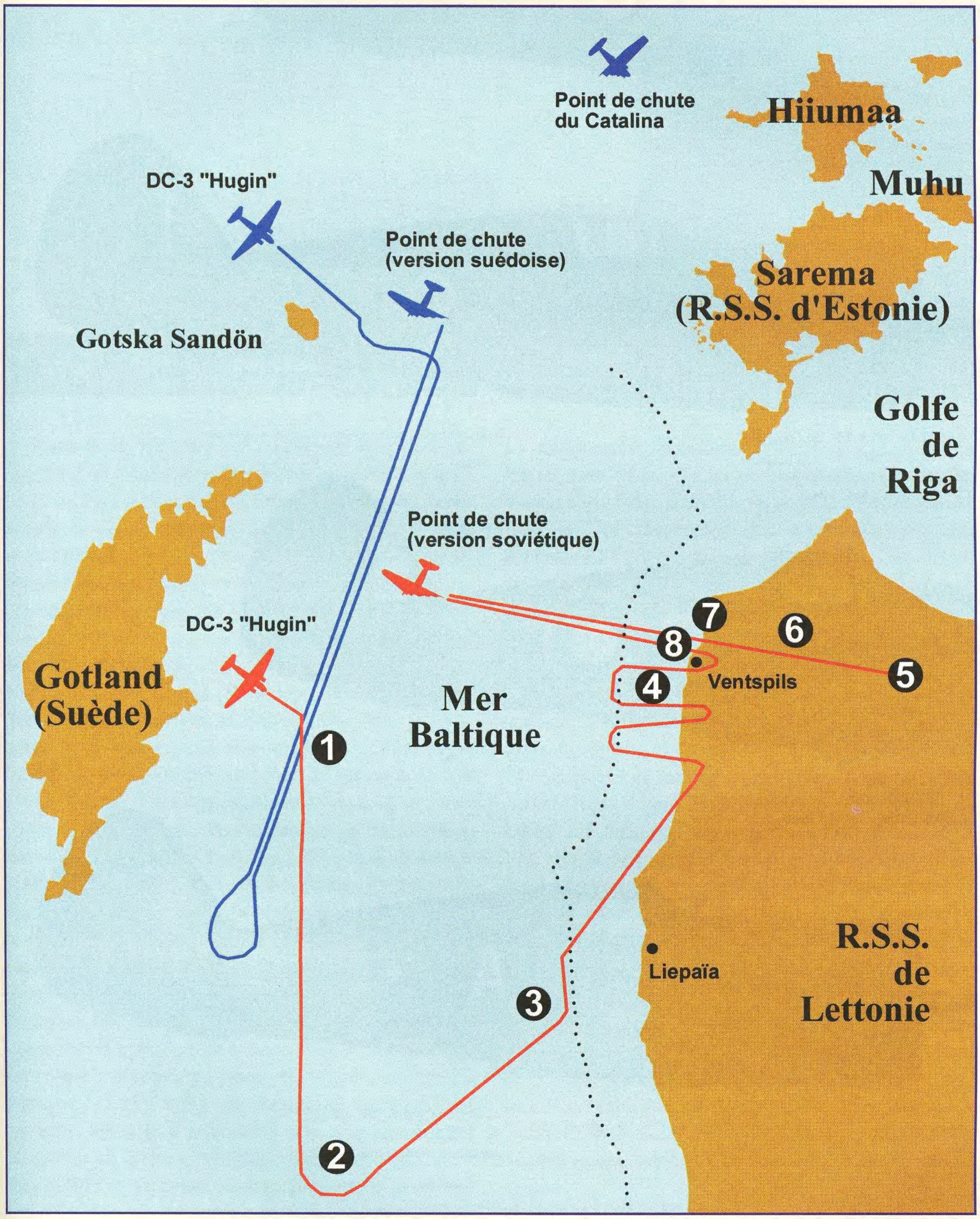
L'équipage du DC-3 Hugin

Alvar Älmeberg (pilote), Gösta Bladh (radio), Johan Herbert Mattsson (mécanicien); personnel de SIGINT : Einar Jonsson, Bengt Book, Ivar Svensson, Erik Carlsson et Börje Nilsson.

L'équipage du Catalina « GB »

Olof Arbin (pilote), G.H. Stählhammar (copilote), O.B. Engberg (navigateur), E.P.R. Eriksson (radio), E.A. Eliasson (mécano), Sven Törngren et U.A. Littke (observateurs).

Les incidents aériens des 13 et 16 juin 1952 en mer Baltique



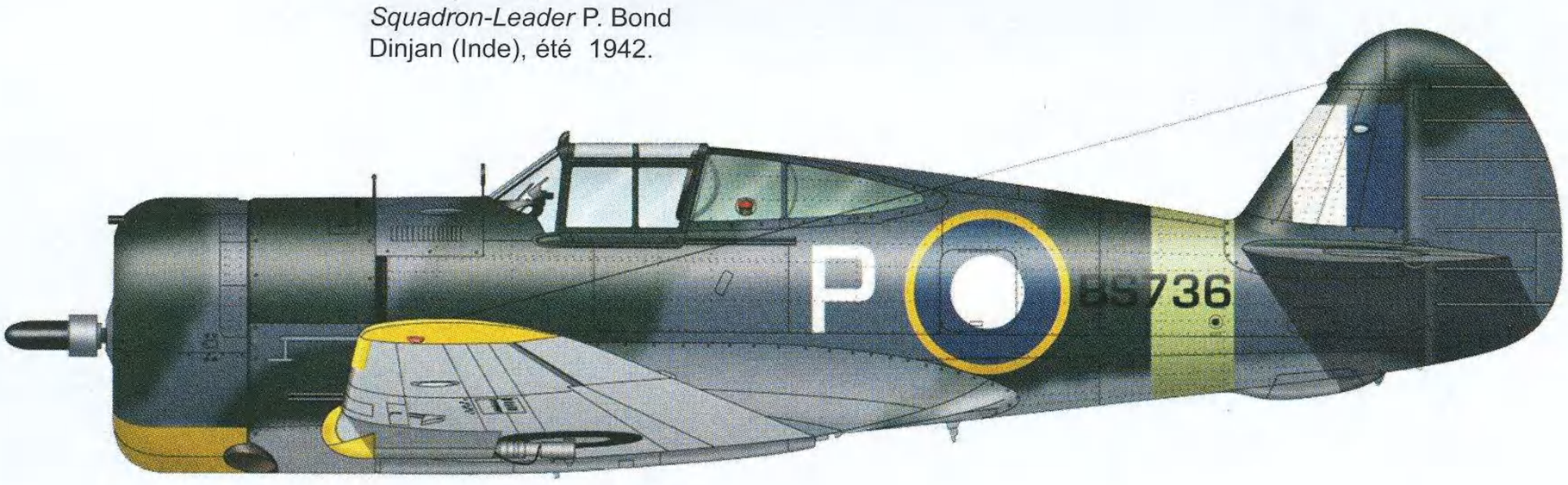
Informations communiquées par le général Fiodor Ivanovitch Tchinkarenko. Les indications ont été reportées sur la carte après enquête auprès des pilotes, des contrôleurs aériens et du commandant du centre de contrôle de Riga.

1 - Le Dakota observe le silence radio.
2 - Les radars soviétiques repèrent le Dakota.
3 - Altitude estimée entre 2 800 et 4 000 mètres.
4 - La météo donne une couche nuageuse de 5 à 6/8 entre 300 et 500 mètres.
5 - Les MiG-15 volent à 100 mètres d'altitude.
6 - Le contrôleur donne l'ordre aux MiG de prendre position.
7 - Contact visuel. L'ordre d'attaquer est donné.
8 - Le Dakota est en feu. Le contrôle donne l'ordre aux MiG de rentrer « à la plus basse altitude possible ».

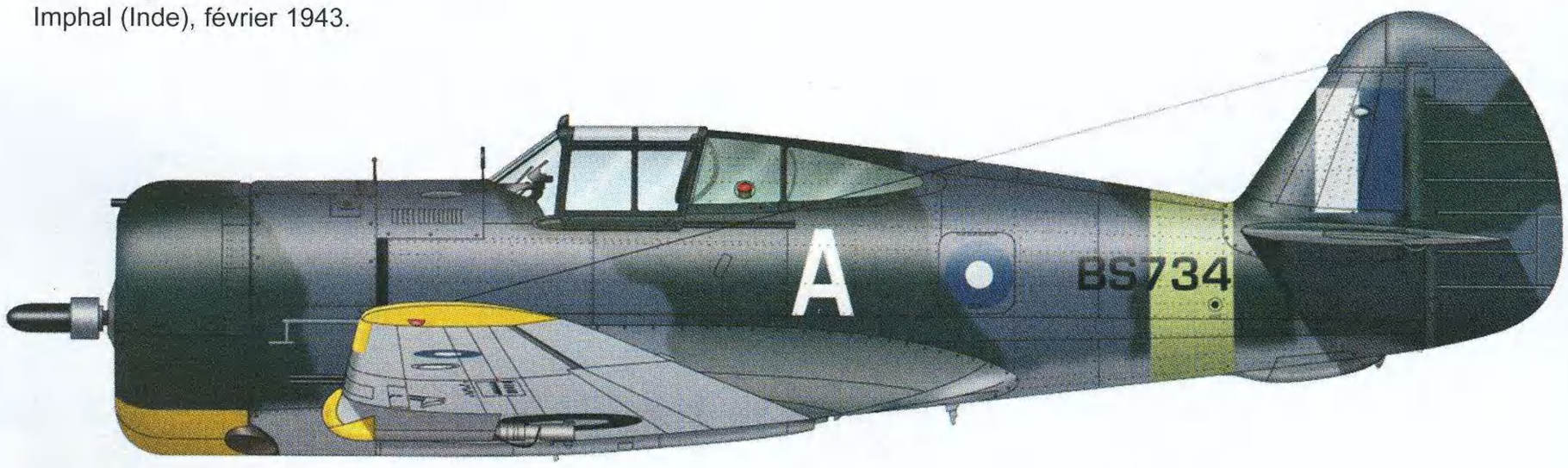
Curtiss Mohawk Mk. IV (BB975)
N° 5 *Squadron*
Dum-Dum (Inde), février 1942.

Curtiss Mohawk Mk. IV (BS796)
N° 5 *Squadron*
Squadron-Leader P. Bond
Dinjan (Inde), été 1942.

On note le fanion de *Squadron-Leader* sous le pare-brise.



Curtiss Mohawk Mk. IV (BS736)
N° 155 *Squadron*
Imphal (Inde), février 1943.



Curtiss Mohawk Mk. IV (BS734)
N° 155 *Squadron*
Agartala (Inde), août 1943.

© P-A. Tilley - Aéro-Éditions - 2000

Jusqu'au bout sur nos Mohawk

Gérard Beauchamp

Le Mohawk été récupéré par les Anglais, un peu contre leur gré. Cet avion encombrait plutôt les parcs de la RAF jusqu'à ce qu'il trouve une certaine utilité en Birmanie. Contre toute attente, les pilotes du Commonwealth apprécieront cette machine, comme leurs homologues français du reste. Voici le témoignage de deux pilotes canadiens qui ont volé sur Mohawk.

Harold A. Nicholson

Harold Nicholson, dit Nick, est natif de Regina, Saskatchewan. Il rejoint la RCAF en octobre 1940, et après sa formation sur diverses bases militaires au Canada, il reçoit ses ailes de pilote de chasse le 16 mai 1941. Comme il avait préalablement accepté de servir outre-mer, il débarque en Angleterre le 30 juin de la même année. Après un bref cours d'instruction dans la RAF il est successivement assigné à deux escadrons de Spitfire, mais comme il y a beaucoup trop de pilotes pour le nombre d'avions, les heures de vols se font plutôt rares.

Depuis le commencement de la guerre en Europe, l'Extrême-Orient est placé en bas de la liste des théâtres prioritaires. Cependant, en raison, d'une part, d'un excédent de pilotes en Angleterre et, d'autre part, de la menace que font planer les revendications incessantes des Japonais, un certain nombre de navigants est affecté à Singapour où il leur a été promis beaucoup d'action. Le *Flying-Officer* Nicholson s'embarque donc le 30 novembre 1941. Alors qu'il est en mer, la guerre du Pacifique éclate. Son navire touche quai à Singapour quatre jours avant que l'île tombe et part deux jours avant la capitulation. Après avoir transité par Java et l'Australie, il se retrouve à Bombay avec un ami pilote. Ils sont mutés à Peshawar où le N° 155 *Squadron* se trouve en cours de formation. Ils figurent parmi les premiers, sinon les deux premiers pilotes sur le tableau de service. Nous sommes alors en mai 1942.

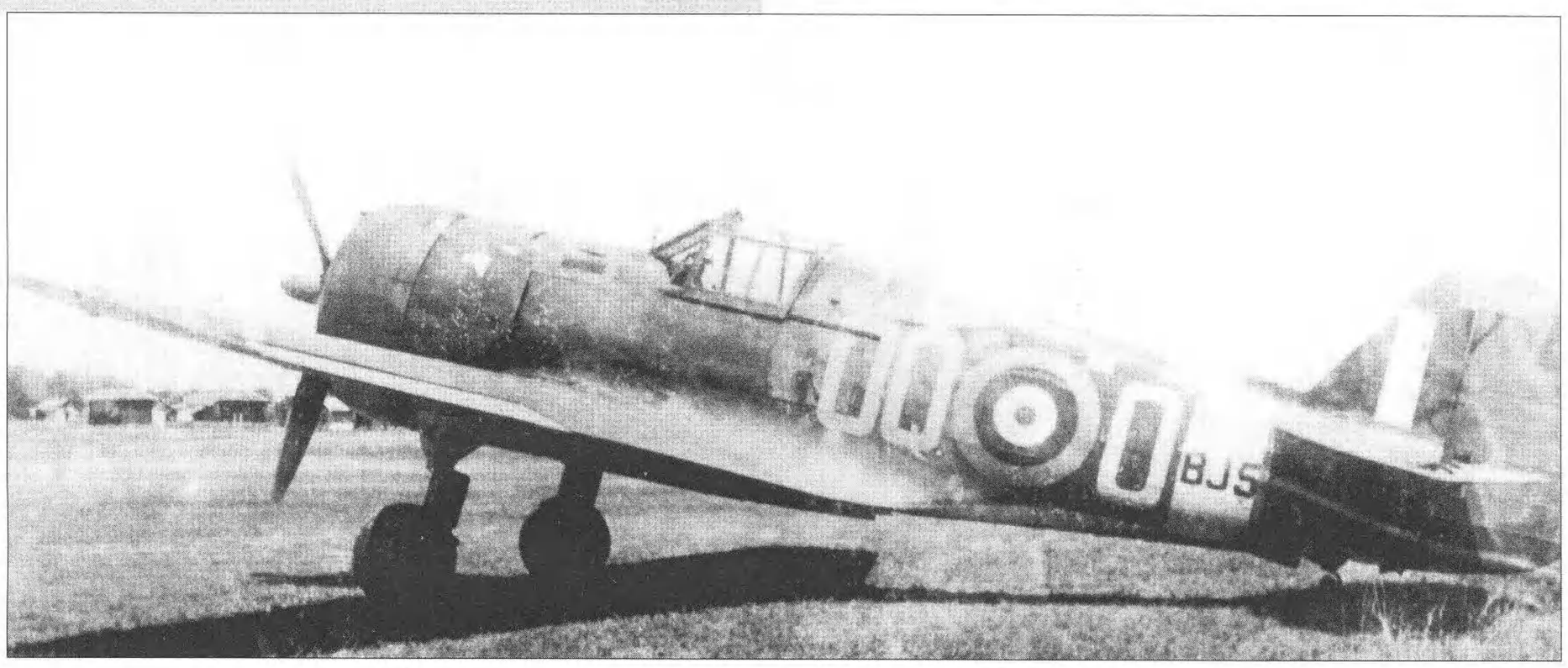
L'invasion des îles Andaman en février 1942 fournit aux Japonais des bases d'où ils peuvent attaquer Ceylan (Sri Lanka) et les Indes, ainsi que les convois alliés en baie de Bengale. Des chasseurs Hurricane sont déployés pour défendre Calcutta, mais en nombre insuffisant. Il faut donc disposer rapidement d'escadrons et d'avions supplémentaires pour protéger efficacement les approches de ce grand port maritime. Deux unités de la RAF sont sélectionnées pour être équipées de chasseurs ex-français Curtiss 75 nouvellement arrivés à Karachi. Les quelque 80 Mohawk livrés aux Indes au cours de 1942 connaîtront une vie opérationnelle intense. Les N° 5 et 155 *Squadrons* en sont équipés pendant 18 mois, jusqu'à ce que l'usure exige leur remplacement.

Le N° 155 *Squadron* est recrée à Peshawar le 1er avril 1942. En fin de compte, il faut attendre quatre mois avant que les pilotes se rendent à Drigh Road (Karachi) pour y chercher leurs Mohawk. Les vols de familiarisation se font à St. Thomas Mount, près de Madras sur la baie du Bengale. En septembre, l'escadron emménage sur l'aéroport Alipore de Calcutta. Pour différentes raisons, liées à la pénurie de logements, à la dispersion des avions sur les aérodromes voisins et à la nécessité de relever le moral des Bengalis, les Mohawk décollent de Red Road, une des artères principales de Calcutta. Les pilotes logent au Grand Hôtel pendant près d'un mois, se tenant en état d'alerte dans le salon et les avions stationnent au coin de la rue !

L'escadron est déclaré opérationnel en septembre. Ses missions consistent en l'escorte des convois passant au large des côtes et la défense de Madras. Le mois suivant le N° 155 *Squadron* passe à l'offensive avec une attaque contre Shwebo en Birmanie centrale. Pour atteindre cet objectif, la formation fait route sur Agartala pour y passer la nuit. Le lendemain le groupe se ravitaille à Imphal, avant de continuer vers Shwebo. Les Mohawk sont salués par des éclats de DCA au-dessus de l'objectif, mais ne

Au centre, le *Flying Officer* Harold A. Nicholson, entouré par le *Sergeant* Bugge (à gauche) et le *Pilot Officer* Allen (à droite) qui tous deux perdront la vie à bord d'un Mohawk.
(Photo N. Nicholson)

Mohawk



Un Mohawk (serial illisible) du N° 5 *Squadron* en piteux état, probablement après son retour d'Akyab. Il avait été prêté au N° 67 *Squadron* qui avait dû abandonner ses Buffalo sous la pression de l'ennemi. Le palmarès des deux escadrons équipés en Mohawk s'élève à seulement 12 victoires confirmés et 10 probables en 18 mois d'opérations. (Photo Bingham-Wallis)

rencontrent aucune défense aérienne.

Le 10 novembre, opérant depuis Alipore, les Mohawk escortent des Blenheim vers Akyab. Ils rencontrent des chasseurs japonais pour la première fois. Quatre de ceux-ci sont revendiqués, mais seulement un et demi leur est officiellement confirmé. Deux Mohawk sont perdus dans ce même combat. La plupart des sorties de l'escadron consistent alors en des patrouilles le long des fleuves et des voies ferrées de Birmanie, en escorte des bombardiers et en attaques de villes dans lesquelles, selon les services de renseignements de l'armée, se trouvent des troupes japonaises.

Après une interdiction de vol temporaire en décembre 1942 à cause d'un problème d'huile (fréquent sur le moteur Cyclone), le N° 155 *Squadron* commence à accumuler les opérations, allant de l'escorte de bombardiers au mitraillage au sol. L'avance des armées le long de la côte en Arakan est d'abord un succès. Les Japonais ne sont pas présents en nombre et reculent sans offrir une forte résistance. Malheureusement, les difficultés à ravitailler les troupes en provisions de première nécessité retardent souvent l'avance.

Durant les mois de janvier et février, les attaques pour percer les lignes japonaises demeurent infructueuses. À la mi-mars, l'ennemi reprend l'offensive et les troupes britanniques et indiennes sont à nouveau forcées à reculer. Pendant cette phase délicate et malgré le soutien rapproché aux troupes de la part de la RAF, les Japonais continuent toujours à contrôler l'espace aérien avec leurs « Oscar » et « Tojo », supérieurs aux chasseurs alliés. De plus, le manque d'avions de transport empêche le ravitaillement par la voie des airs et les pièces détachées et autres équipements font vite défaut aux unités de la RAF. Déménagé à Imphal en mars 1943, le N° 155 *Squadron* s'implique dans les durs combats de soutien de la deuxième opération des Chindits. Le travail le plus intéressant de l'escadron est peut-être les recherches menées pour retrouver les pelotons des forces du général Wingate, infiltrés dans la jungle birmane derrière les lignes ennemies, et les escortes des Dakota qui les approvisionnent.

À l'été 1943, armés de bombes de 9 kg, les Mohawk deviennent bombardiers en piqué. Ils travaillent en étroite collaboration avec le service de soutien aérien de l'Armée. Ces chasseurs, contre toute attente, sont hautement estimés par le commandement en raison de leurs meilleurs résultats que les Hurricane en combats tournoyants à basse altitude contre les « Oscar ». Malheureusement, à cause du petit nombre livré aux Indes et à cause du manque de rechanges, ils sont progressivement réformés. Cependant, l'escadron les utilise toujours en première ligne à une période où les Tomahawk, leurs successeurs, ont disparu de toutes les unités opérationnelles de la RAF.

La mousson de 1943 a pour effet de retenir la force aérienne de l'armée japonaise en Thaïlande, alors que les Alliés concentrent leurs effectifs pour repousser les Japonais le long d'un front large de 500 km. En Birmanie, un nouveau commandement est formé sous les ordres de Lord Mountbatten. La supériorité aérienne est alors gagnée et maintenue lorsque les Spitfire commencent à arriver à la fin de 1943.

De leur côté, les Hurricane et les Mohawk connaissent quelques rencontres déplaisantes dans le ciel de Birmanie. Pour les pilotes de Hurricane, sans exception, tout avion à moteur en étoile est un ennemi. Le 9 novembre 1943, opérant de Imphal, dix Mohawk décollent en catastrophe pour intercepter 16 bombardiers « Sally », escortés par six « Oscar » qui attaquent les pistes d'Imphal et de Palel. Au cours des engagements, un Hurricane de Palel attaque et endommage un Mohawk qui a été pris pour un « Oscar ». Le Curtiss fait un atterrissage forcé à Palel, sans mal pour son pilote. Aussitôt après ce raid, l'escadron peint la moitié inférieure du capot moteur de tous ses Mohawk en jaune, pour faciliter la reconnaissance à l'avenir.

En janvier 1944 le remplacement tant attendu devient un fait : les Mohawk sont définitivement désuets et le N° 155 *Squadron* se rééquipe en Spitfire Mk. VIII. Cependant, le *Flight-Lieutenant* Nicholson ne connait pas ce dernier épisode, car il a quitté l'escadrille en juin 1943 et a été muté à l'arrière au sein du N° 151 OTU. Après un court tour comme officier d'état-major à Bombay, il quitte les Indes le 27 décembre 1943 pour revenir au Canada.

Au N° 155 *Squadron*, Nick Nicholson volait habituellement sur le Mohawk BT472 jusqu'à sa destruction, le 25 janvier 1943, lorsque le *Pilot-Officer* Allen l'abandonna en vol au sud d'Akyab. Nick ajouta ce qui suit concernant les qualités de vols du Curtiss : « *Je fis deux essais de vol sur Mohawk. Le premier était officieux et était un piqué pleins gaz pour voir quelle vitesse j'atteindrais.*

J'atteignis près de 400 mph (644 km/h) mais le couple moteur était si fort que je devais garder les deux mains et un pied sur le manche pour empêcher l'avion de tomber en spirales. Le second était officiel. Accompagné d'un autre pilote notre directive était de trouver le plafond absolu du Mohawk. À 21 500 pieds (6 500 m) d'altitude nous n'avions pratiquement aucun contrôle. Les avions tenaient tout juste en l'air, les commandes molles. Le Mohawk avait par ailleurs une autonomie formidable pour un chasseur. Avec un régime contrôlé de l'essence, nous pouvions rester en l'air pendant quatre heures. Cela nous facilitait les longues recherches pour les pelotons du Brigadier *Wingate* ».

Le moteur Wright R-1820G-205 Cyclone souffrait d'un défaut de fabrication notoire et grillait après très peu d'heures de marche. Le *Flying-Officer* Nicholson, parmi d'autres, souffrit de trois atterrissages forcés dûs à des problèmes d'huile, mais par bonheur tous à une distance en vol plané d'une piste. Il ajouta cette remarque sur l'armement : « *Nos chasseurs Mohawk étaient équipés de six mitrailleuses de 7,7 mm, dont deux étaient sur le capot, en plus des instruments métriques. J'utilisais rarement ces deux mitrailleuses à cause de l'importante quantité de cordite qui pénétrait dans le cockpit. J'avais peur pour mes yeux* ».

Rod R. Lawrence

Rod Lawrence, Canadien natif de Winnipeg, Manitoba, s'enrôle dans la RCAF en juin 1940. Il a la chance de rester au Canada pour suivre sa formation de pilote. En juillet 1941, il embarque comme *Pilot-Officer* pour l'Angleterre afin de terminer sa formation dans un OTU où il vole sur Hurricane. De là, il est envoyé à Freetown en Sierra Leone pour convoyer des Hurricane entre l'Afrique équatoriale et l'Égypte ou la Palestine selon le cas. Quelque temps plus tard, il est incorporé au N° 232 *Squadron* qui doit partir avec ses Hurricane Mk.IIB pour combattre les Japonais en Extrême-Orient. Lawrence embarque donc en ce début 1942 pour l'Asie. Cependant, au cours du voyage, il attrape une jaunisse, lui interdisant toute activité aérienne. À cause de cette indisposition, il lui est interdit de s'envoler du porte-avions lorsque les deux escadrilles (l'autre unité étant le N° 258 *Squadron*) sont lancées à quelque 160 km au sud de Singapour avec comme destination finale Java. C'est probablement la maladie la plus « chanceuse » qu'un aviateur ait jamais connue. Il devient ainsi l'un des rares survivants de ces deux escadrilles, anéanties par les Japonais lorsqu'ils envahissent les Indes Orientales Hollandaises. Rod revient à Port Soudan, d'où il avait embarqué peu de temps auparavant, et rejoint sa vieille escadrille de convoyage. Peu de temps après, il fait partie d'un groupe convoyant des Hurricane aux Indes, dont la destination finale est Dum Dum (Calcutta).

C'est à cet endroit qu'en avril 1942 il devient membre du N° 5 *Squadron*, la première escadrille de Mohawk. qui s'envole peu de temps après pour Dinjan en Assam. Les bases d'opérations de l'escadron sont assez nombreuses en Assam et en Arakan, allant jusqu'à utiliser une piste au sud de Imphal. Il raconte :

« *Lorsque je devins membre du N° 5* Squadron *en juillet 1942, le commandant était un type fantastique du nom de William Pitt-Brown, ou « PB » comme nous l'appelions affectueusement. Le N° 5* Squadron *était un groupe plein de vie et cosmopolite comprenant 50% d'Anglais, quatre Néo-Zélandais, deux Australiens, un Sud-Africain, un Rhodésien, un Brésilien, un Américain et trois Canadiens en plus de moi-même. À l'époque je doute grandement qu'il y ait eu plus d'une douzaine de Canadiens dans toute l'Inde, et certainement aucun aviateur de la RCAF. Ceux-ci n'arrivèrent pas en force avant 1944. Bien que je ne volais pas avec le N° 155* Squadron *(nous volions de terrains différents), nos missions étaient similaires et tout aussi hasardeuses.*

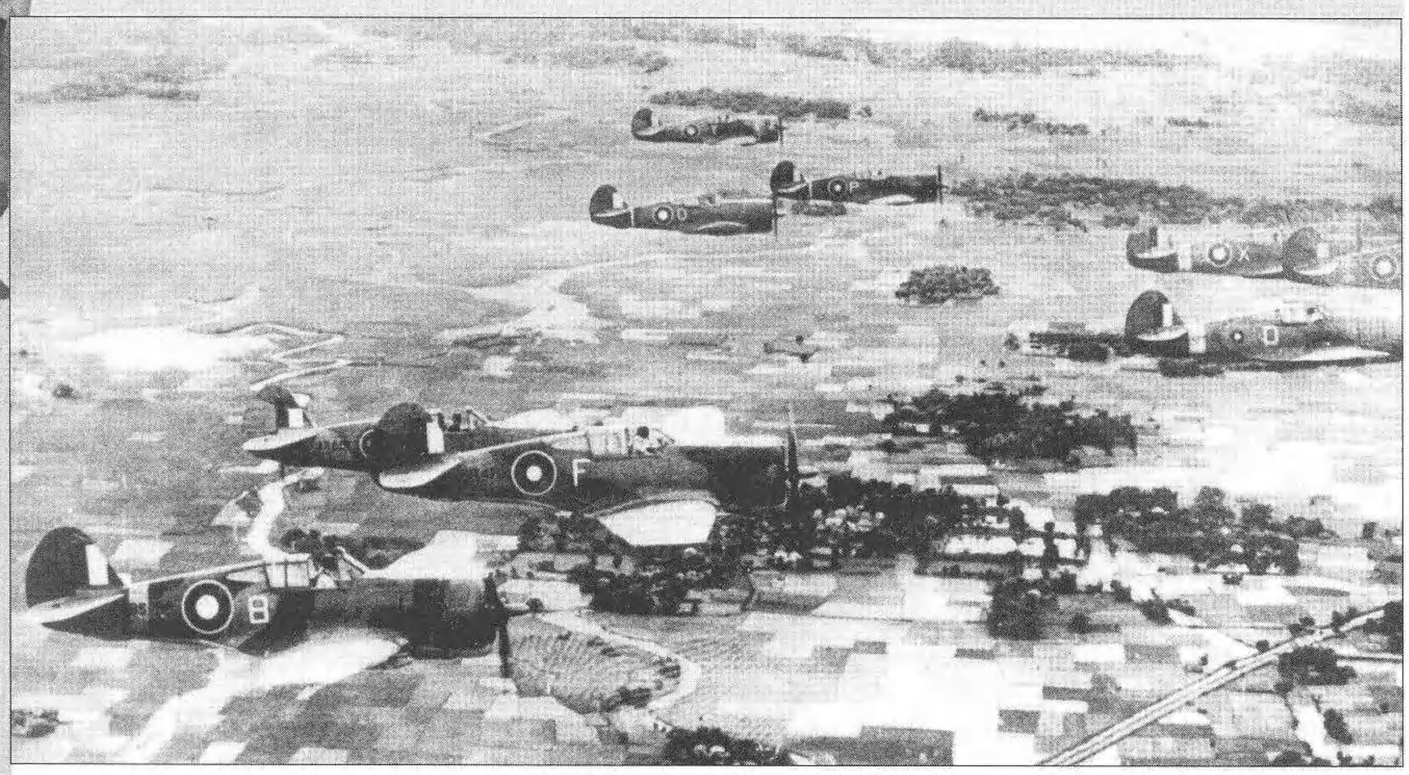
« *Un des Canadiens de l'escadron – et c'est une coïncidence qui arrive quelquefois en temps de guerre – était un certain Harold Seifert, que je n'avais jamais rencontré auparavant, et qui, comme je devais le découvrir, avait une certaine ressemblance physique avec moi. Il était non seulement de Winnipeg, mais demeurait dans mon propre voisinage, dans la rue même où je vivais. Malheureusement il fut tué lorsqu'un panneau de mitrailleuse d'aile de son Hurricane se détacha dans un piqué de haute altitude, moins d'un an plus tard.*

« *Le Mohawk était facile à piloter, jusqu'à près de 17 000 pieds (5 200 m). La vitesse maximale pleins gaz à 5 000 pieds (1 520 m) était d'à peu près de 507 km/h, ce qui était près de 80 km/h plus rapide que la vitesse de l'Hurricane tropicalisé. La seule manière pour démarrer le moteur Cyclone était de tourner la manivelle du démarreur à inertie, du côté droit derrière le capot moteur. Deux mécanos s'occupaient de ce travail. La procédure était de commencer lentement pour arriver à une vitesse suffisante, jusqu'à un certain gémissement. Le pilote, assis dans le cockpit, engageait alors le démarreur du moteur. C'était réellement surprenant de voir, lors d'un scramble, le peu de temps que cela demandait. Cependant, la pratique perfectionnait la méthode et, bien que je ne puisse me rappeler le temps exact entre l'alarme et le temps où nous étions tous en l'air, je doute qu'il se fût écoulé plus de trois ou quatre minutes.*

« *Le Mohawk demandait un maniement attentif lors de l'atterrissage et de l'envol. À l'envol, vu le diamètre du moteur en étoile, nous étions aveugles droit devant, et en poussant la manette des gaz le couple moteur était terrible. Tant que la roulette de queue n'avait pas quitté le sol, nous ne savions pas où le nez pointait; il fallait travailler du palonnier fermement et rapidement pour redresser*

Le Mohawk BS796, codé « T » au N° 5 *Squadron* était la monture personnelle du *Squadron-Leader* Bond.
Il sera immatriculé « Q » quand il sera transféré au N° 155 *Squadron*.
En tout 16 Mohawk seront perdus en opérations, dont seulement deux abattus par la DCA et trois par la chasse japonaises.
(Collection A. Thomas)

Mohawk



Vol de groupe de Mohawk Mk. IV du N° 155 *squadron* en Inde en 1943.
Au premier plan, le « B » (BS798) et le « F » (BT470). Le « D », à droite, portait le serial AR593
(Collection A. Thomas)

l'avion sur la piste. Le Mohawk devait toucher le sol sur les roues principales et non pas en trois points, pour éviter un cheval de bois inattendu. Lorsque la roulette de queue touchait le sol avec la perte de vitesse, nous pouvions facilement diriger l'avion, attendu que la roulette était conjuguée au gouvernail.

« Pour faire feu des quatre mitrailleuses d'aile, il fallait tirer une poignée de part et d'autre du siège sur le plancher, tandis que pour les deux mitrailleuses de capot il fallait tirer une poignée en « T » attachée au mécanisme de culasse. Nous n'étions pas trop enthousiastes pour les deux mitrailleuses de capot; de temps à autre le mécanisme de synchronisation tombait en panne; il en résultait quelques trous de balles dans les pales de l'hélice. De plus, après le tir des mitrailleuses de capot, l'odeur de la poudre de cordite dans le cockpit se traduisait par des brûlures aux yeux. On pouvait accrocher huit bombes antipersonnel de 9 kg chacune aux lance-bombes sous les ailes. Le procédé de bombardement était de piquer presque à la verticale sur la cible en utilisant le collimateur, de lâcher les bombes en tirant sur un cordon dans le cockpit et de redresser aussi vite que possible. Un de nos génies à l'unité rendit ces bombes plutôt faibles beaucoup plus efficaces en ajoutant une tige longue de 60 cm au nez de la bombe. Cela la faisait exploser légèrement au-dessus du sol, si bien que la ferraille découpait un assez un grand cercle le long du sol.

« L'hélice tripale Curtiss Electric était commandée par une petite manivelle dans le cockpit avec laquelle nous ajustions les différentes révolutions nécessaires aux différentes phases du vol. Occasionnellement le moteur de changement de pas grillait et verrouillait l'hélice en grand pas. Cela m'arriva durant une attaque contre un bombardier japonais, avec mon chef de patrouille, et j'eus certainement de la chance de pouvoir sortir du territoire occupé par l'ennemi, et même de revenir à la base, car même à pleins gaz et l'hélice en grand pas, le Mohawk perdait lentement de l'altitude. Une fois que cela nous arrivait, il fallait trouver un endroit sûr pour atterrir !

« Un autre désavantage du Mohawk était qu'au-dessus de 5 200 mètres nous avions à utiliser constamment la pompe à main, un mignon petit gadget dans le cockpit, pour tenir le moteur approvisionné en carburant. La pompe à carburant normale ne fournissait pas assez de pression pour surmonter le gavage (boost), et cette pompe à main la remplaçait. Si nous cessions de pomper, le moteur s'arrêtait de suite. Il est facile de s'imaginer que lors d'une sortie d'escorte que nous faisions assez fréquemment au-dessus de montagnes culminant à 5 500 mètres, aussi loin que la frontière chinoise, il devenait fatigant (pour le moins) d'actionner continuellement cette pompe à main, tout en essayant de tenir raisonnablement la formation et de garder un œil perçant pour détecter des avions ennemis.

« À cette période là nous escortions des C-47 de transport américains et britanniques par-dessus le « Hump » vers la Chine. Le climat dans cette région, spécialement durant la saison de la mousson de juin à fin septembre, pouvait être absolument abominable et catégoriquement désastreux. De violents cumulo-nimbus causèrent plus souvent la perte d'avions de transport que l'action de l'ennemi elle-même. Les avions étaient littéralement mis en pièces en vol par les courants de ces nuages. Les opérations étaient d'ailleurs freinées durant les pires conditions climatiques, mais nous pouvions décoller sous des conditions qui paraissaient être raisonnablement bonnes, et être surpris peu après par un soudain et sévère changement de météo.

« Puis, le 30 avril 1943 on nous apprenait que les stocks de pièces pour les Mohawk tiraient à leur fin. En fait, certains de nos récents avions de rechange avaient toujours leurs instruments métriques. Du printemps 1943 jusqu'à ce que je quitte l'unité à la fin de mon tour d'opérations en juin 1944, nous volâmes sur des Hurricane IIC équipés de quatre canons de 20 mm. La puissance de feu de ces armes était fantastique, surtout contre les véhicules, trains et bateaux. Cependant, le Hurricane n'était pas aussi maniable, ni aussi rapide que notre bon vieux Mohawk ».

Deux autres Canadiens aux Indes : Harold Seifert sur l'aile (mentionné dans le texte) et Rudy Mendizabal.
Noter la manivelle du moteur à inertie et la feuille d'érabe, emblème du N° 5 *Squadron*. La rumeur veut que Mendizabal ait descendu un « Zéro » à Singapour.
Ces deux pilotes furent tués en Inde.
(Photo PAC PL10294)

C'est à Imphal fin juin 1944, que Rod Lawrence apprend que son tour d'opérations vient d'expirer. C'est alors le retour au Canada par bateau, via l'Angleterre. Après son congé de débarquement, Rod joint le N° 170 *Squadron* (RCAF) de convoyage en octobre 1944, pour encore livrer des avions, mais d'entraînement cette fois, destinés à différentes bases de stockage dans l'Ouest canadien.

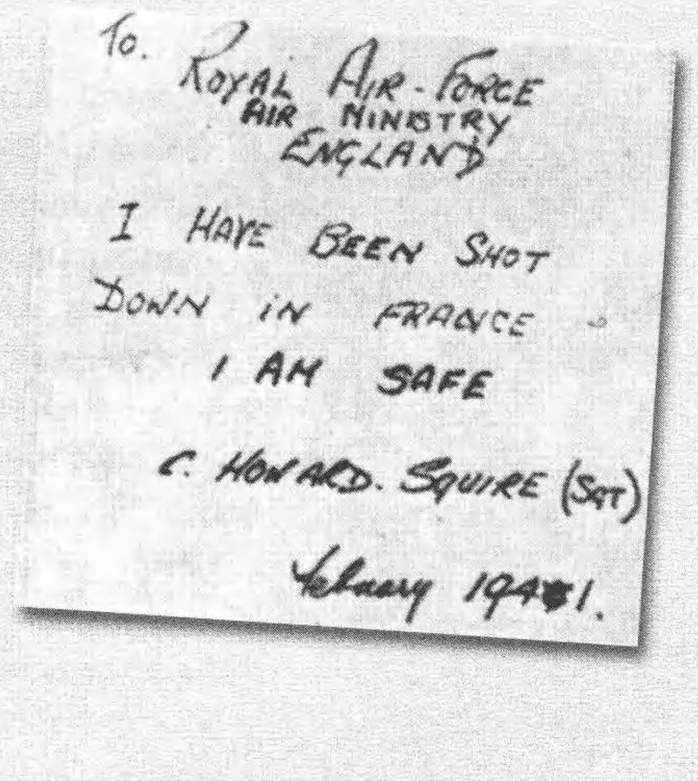
L'invité d'Ihlefeld

Le 26 février 1941, la RAFexécute le « Circus » n° 5 dans les environs de Calais. Le I.(J)/LG 2, basé à Calais-Marck sous les ordres du *Hauptmann* Herbert Ihlefeld, monte au combat. Willi Bauer, pilote à cette unité, rapporte la suite des événements :

« Nous nous tenions sur le terrain, aux aguets de ce qui se passait au-dessus de nous. Ils pouvaient tomber sur l'ennemi à tout instant. Alors se firent entendre de courtes rafales de mitrailleuses et de canons de 20, des bruits que l'on connaissait bien, signes que le combat aérien avait déjà commencé. Le vacarme du combat se rapprocha du terrain. Tout à coup, un Spitfire isolé déboucha en provenance du nord-ouest, suivi par un Me 109. Nous reconnûmes par la suite l'avion de notre commandant. Le Spitfire essayait par tous les moyens de se sortir de cette situation apparemment sans issue pour lui. Il a tourné brutalement en direction de l'ouest, cherchant son salut dans une fuite au ras du sol, mais le 109 restait accroché à ses basques. La distance entre les deux avions devenait de plus en plus mince. Les servants de *Flak* tiraient comme des malades. S'ils continuaient comme ça, ils allaient descendre notre 109, une belle cochonnerie. La *Flak* avait l'ordre de suspendre son tir si un chasseur était en position de tir, et c'était le cas. L'écart n'était pas supérieur à 100/120 mètres. Alors, le 109 a semblé avoir le Spitfire dans son collimateur, une courte rafale et une fumée blanche a jailli du radiateur de l'Anglais. Il a cherché à s'échapper à basse altitude vers l'ouest en direction de la côte et les dunes l'ont caché à notre vue.

« Il n'avait pas pu aller bien loin et j'ai sauté dans une Kübelwagen à sa recherche. J'ai trouvé le pilote près de la plage, à environ 2 km du terrain, debout sur l'aile de son Spitfire. Il avait posé son avion sur le ventre avec élégance dans un marais au milieu des roseaux. Le pilote était un jeune sergent. Il avait été légèrement blessé à la main droite et je l'ai fait monter dans mon véhicule pour le faire soigner par le docteur Stoffregen. « Ihle » et le reste du groupe s'étaient posés entre-temps et nous sommes retournés ensemble jusqu'à l'épave du Spitfire.

« Ensuite, nous avons accueilli notre invité anglais dans notre petit mess. Au cours de l'entretien, nous lui avons fait écrire une petit note que nous lui avons promis de lancer au-dessus de l'Angleterre lors d'une prochaine mission, afin que ses proches soient rassurés sur son sort ».

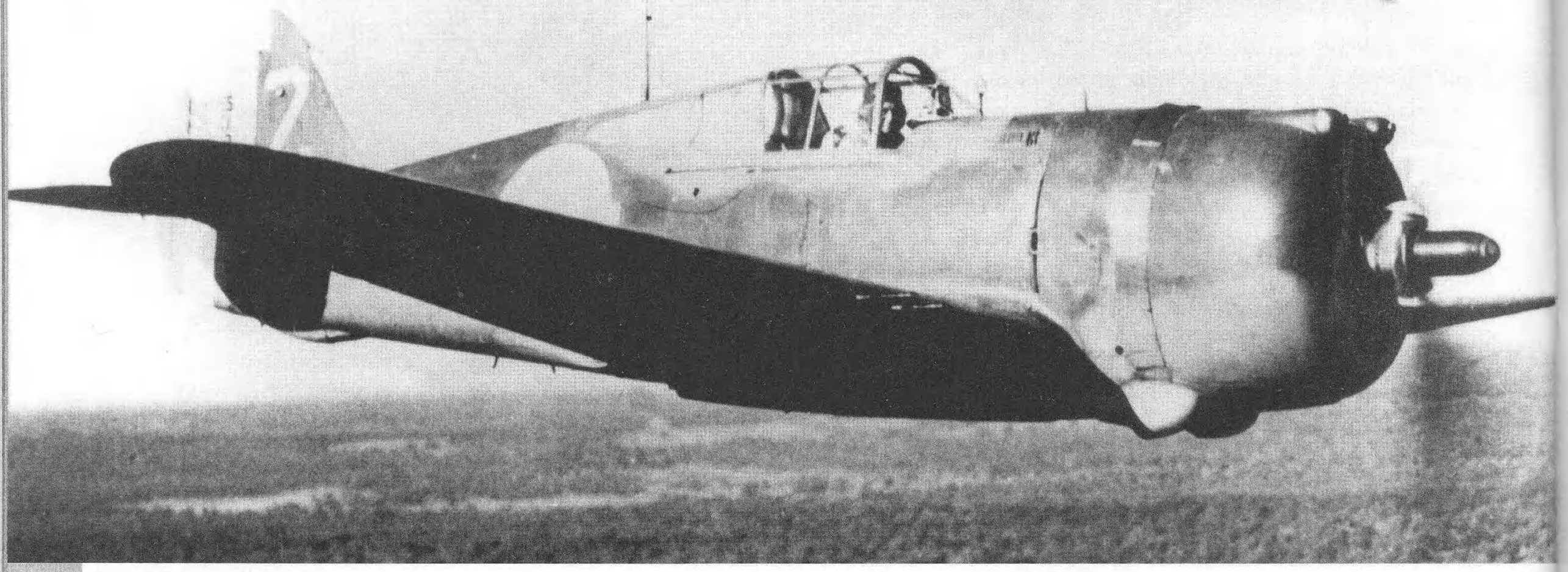


Le pilote anglais, que l'on voit aux côtés du *Hauptmann* Herbert Ihlefeld, est le *Sergeant* Howard Squire du N° 54 *Squadron*, abattu à bord de son Spitfire Mk. II P7443, codé « E » dans l'escadron.

Documents et récit publiés dans *Jägerblatt* d'avril 1969.

La chasse française 1939 - 1945 (16)

Le GC II/4



De retour au groupe, le sous-lieutenant Camille Plubeau est affecté au GC I/5 après la dissolution du GC II/4. Il y arrive avec armes et bagages et, en particulier, avec son Curtiss H-75A n° 267. (Photo C. Plubeau)

Le GC II/4 a été formé le 15 mai 1939 à Reims par dédoublement des trois autres groupes en cours de transformation sur Curtiss H-75A. À la déclaration de guerre, il prend ses quartiers à Xaffévillers.

Le II/4 est la première unité de chasse française à en découdre avec la Luftwaffe pendant la « Drôle de Guerre ». Le 8 septembre, six Curtiss sont attaqués par surprise par quatre Bf 109E menés par l'*Oberleutnant* Werner Mölders du I./JG 53. L'adjudant Villey, l'adjudant-chef Cruchant et le sergent-chef Casenobe revendiquent les deux premières victoires de l'armée de l'Air. En fait, il semble que seul l'avion de Mölders ait été endommagé; il finira son atterrissage sur le ventre à Birkenfeld.

Le 24 septembre, au cours d'une escorte d'un Potez 637, le sous-lieutenant Plubeau et d'adjudant Dardaine descendent deux Bf 109D du JGr. 152.

Le lendemain, neuf Curtiss (dont trois du II/4) escortent à nouveau un Potez 637 sur les lignes ennemies. La chasse allemande les attend en nombre. Dans la mêlée, le capitaine Claude est isolé par trois 109. Il parvient à en abattre un, mais son appareil est incendié et il doit sauter en parachute. Il est retrouvé mort au sol, tué de deux balles dans la tête.

Les circonstances de la mort du capitaine Claude déclenchent une vive émotion parmi les aviateurs français. Le général d'Harcourt, inspecteur de la Chasse, tente de calmer les esprits tout en autorisant ses pilotes à user des mêmes procédés en cas de récidive. Toutefois, il semble bien que le capitaine Claude ait été soit mortellement blessé au moment où il s'apprêtait à sauter, soit malencontreusement touché au bout de son parachute par une rafale qui était destinée à un avion français. Le fait que cet incident soit resté unique ne permet pas d'accréditer la thèse d'un acte volontaire de la part des pilotes allemands.

Le 27 septembre, trois Bf 109D du JGr. 176 qui effectue sa première mission de guerre sont descendus par le II/4. Or, curieusement, seuls deux sont officiellement homologuées. Le sous-lieutenant Camille Plubeau en explique la raison [1] :

« *Cramponnez-vous solidement :* [le troisième] *est considéré comme abattu, mais non homologué. Le juge, l'arbitre dans cette argutie ? Adolf Hitler soi-même, qui a déclaré, dans un discours, 11 avions allemands abattus par l'ennemi pendant une certaine période. Alors, 11 avions allemands seulement furent homologués pour les pilotes français. Pourquoi ne pas non plus envoyer à Hitler les carnets de vol à signer !* »

Septembre s'achève sur deux nouveaux succès, permettant au groupe de se classer en tête du palmarès avec neuf victoires homologuées.

Après un premier mois de guerre relativement agité dans le ciel de Lorraine et d'Alsace, les choses vont se calmer à l'approche de l'hiver. Toutefois, avant la fin de l'année, les « Diables Rouges » déplorent la perte du sergent Saillard, dont le parachute ne s'ouvre pas au terme d'un combat contre sept Bf 109.

Fin février 1940, le groupe goûte un repos bien mérité dans le Sud avant de revenir au front début avril. Il n'obtient plus de victoire confirmée, mais perd l'adjudant-chef Cruchant, grièvement blessé lors d'un atterrissage forcé suite à un combat aérien.

Le GC II/4 a retrouvé son petit terrain des Vosges lorsque commence la grande bagarre, le 10 mai. Six Curtiss sont touchés par les bombes allemandes qui pleuvent sur le terrain à l'aube. Dans l'après-midi, le lieutenant Tixier-Vignancourt disparaît en combat et le sergent Ballin doit être hospitalisé à la suite d'une rencontre avec des Bf 110. Seul, le sergent-chef de La Chapelle permet au groupe de rétablir un peu l'équilibre en forçant un He 111 à s'étaler dans un champ près de Luvigny.

Le lendemain matin, la patrouille du sous-lieutenant

[1] *Diables Rouges et Petits Poucets* - C. Plubeau - Édition à compte d'auteur, 1985.

Plubeau affronte des bombardiers protégés par une douzaine de « bouts carrés ». Il touche sérieusement un He 111, qui sera crédité à la... DCA, puis un 109 qui lui est homologué. Le 12 mai, au moment du décollage, le sous-lieutenant Duperret est coiffé par des Bf 109 qui l'abattent en flammes en bordure du terrain.

Le 14 mai, le groupe se rapproche du front en s'installant à Orconte, près de St Dizier. À peine posés, les Curtiss repartent en patrouille. Vers 18 heures, huit appareils des deux escadrilles affrontent des Bf 110 au-dessus de Sedan. Le sous-lieutenant Cuny, descendu et grièvement blessé, est fait prisonnier. Plusieurs Curtiss sont touchés, de sorte que le lendemain, 15 mai, il n'en reste plus que sept disponibles pour assurer la première mission matinale. Celle-ci débouche sur un violent combat contre neuf Ju 86 [sic] escortés par douze Bf 109. Un bombardier, mais aussi quatre Bf 109 (et un Hs 126 qui a eu le malheur de traîner dans le secteur) sont crédités au II/4. Côté français, pas de perte, mais quelques avions troués (celui du capitaine Guieu est transformé en écumoire).

Le 16 mai est une autre bonne journée, avec la destruction certaine de trois bombardiers et un Bf 110, sans perte.

Le 18 mai voit une autre grosse bagarre, que nous avons déjà relatée en grande partie dans le n° 5 d'Aéro-Journal. Ce jour-là, l'*Oberleutnant* Wolf-Dietrich Wilcke et l'*Oberfeldwebel* Franz Götz (deux futurs grans as de la Luftwaffe) sont descendus et faits prisonniers après leur rencontre avec les « Petits Poucets ». Tous les Curtiss sont rentrés, sauf celui du capitaine Guieu qui, touché par le tir de He 111, a dû se poser sur un autre terrain.

En dix jours de combat, le GC II/4 a consommé 17 Curtiss H-75A et des pilotes sont envoyés à Bourges pour rapporter des avions neufs. Ce n'est pas sans difficulté comme l'exprime le sergent-chef Jaussaud :

« *Les avions étaient considérés comme prêts ! Soit ! C'est-à-dire qu'ils étaient prêts à voler, mais en temps de guerre, ce sont les mitrailleuses qui doivent voler. Or, l'armement n'était pas prévu : il relevait de Châteaudun. Les collimateurs brillaient par leur absence. Les parachutes se trouvaient à Meudon, les inhalateurs... quelque part. La radio avait besoin d'un réglage. À part ces détails, les avions sont effectivement prêts* ».

Entre le 20 et le 25 mai, le II/4 reçoit 17 Curtiss, tous des A-3 neufs sauf deux. Le 31 mai, le groupe dispose de 29 appareils, dont 21 immédiatement disponibles et de 36 pilotes, dont 29 « en état de vol ».

Le 7 juin 1940, c'est le drame : le capitaine Régis Guieu, commandant l'escadrille des « Diables Rouges » est abattu et tué dans son Curtiss n° 196 [2] :

« *Décollage à 5h30. En nous approchant des lignes, nous voyons la fumée noire et compacte produite par l'incendie du petit village de Venizel, à l'est de Soissons. Nous arrivons sur les lignes à 6 heures. Un Do 17 passe sous nous, rentrant dans ses lignes. Nous en apercevons un autre qui se dirige vers Soissons et aussi un certain nombre de petits points noirs qui se dirigent vers le soleil. Le Potez commence sa mission. Nous sommes attaqués alors par les Me 109 qui sont répartis en deux groupes : un à notre droite, un autre à notre gauche. Sous le nombre les patrouilles sont dissociées. Les Me 109 sont au total 20 ou 25, nous 6 ! Le Potez continue seul sa mission; il rentrera cependant après avoir essuyé le feu de trois Me.*

Pour nous, le combat est dur. Je suis isolé du capitaine, me trouve seul avec six Me 109. Je cherche refuge sous la fumée qui aura été providentielle pour beaucoup. Je ne suis suivi que par deux Me qui acceptent le combat tournoyant. Je vois les impacts des incendiaires sur l'habitacle du premier. Plus de réactions, celui-ci qui pique vers le sol, qui est la forêt de Villers-Cotterêts. Je l'avais tiré de plusieurs rafales plein arrière et la dernière légèrement par-dessus. Le second se rapproche. Nous engageons un combat tournoyant durant lequel je le tire une fois plein travers de très près et par l'arrière. Il dégage soudain très brusquement en cabrant et rentre dans ses lignes sans que je puisse le suivre. Je pars en rase-mottes au point de ralliement où je retrouve Gérard. Nous revenons au terrain ensemble.

« *Le capitaine s'étant dégagé des Me 109 et ayant retrouvé Truhlar, de leur côté ils attaquent le Do 17 et le voient fumer. Ils sont alors rejoints par les Me 109. Nouveau combat. Truhlar doit abandonner le capitaine et sera poursuivi jusqu'à Reims par trois Me. Du capitaine, nous n'aurons plus de nouvelles, si ce n'est la déclaration du mitrailleur du Potez 63 suivant laquelle celui-ci aurait vu un Curtiss s'écraser au sol en même temps qu'un Me 110 qui n'est certainement autre que le Do 17.*

« *La patrouille de Paulhan attaque celle des Me 109 qui a tourné le dispositif par la droite et se prépare à tirer la patrouille du capitaine Paulhan et le sous-lieutenant Trémolo prennent en chasse cinq Me 109. L'un de ceux-ci, tiré en plein arrière, part en piqué en fumant fortement. Gérard s'attaque à deux Me 109 et obtient un même résultat sur l'un d'eux. Ils dégagent l'un et l'autre en piquant dans la fumée, mais le lieutenant Gérard a perdu Paulhan. Il se rend au point de ralliement. Paulhan rentre avec le lieutenant Trémolo.*

« *Ce combat, commencé au nord-ouest de Soissons s'est terminé au sud de cette ville. Il nous a coûté très cher, puisqu'il a enlevé à l'escadrille son chef, celui que chacun aimait et estimait.* »

Le 9 juin, les combats laissent des traces : quatre pilotes sont plus ou moins grièvement blessés et les six nouvelles nouvelles victoires engrangées compensent

Le lieutenant Max Vinçotte, qui prend la succession du capitaine Claude, tué en combat le 25 septembre 1939, à la tête des « Petits Poucets ». (Archives Aéro-Journal)

[2] Le récit est tiré du livre de Jacqueline et Paul Martin, « *Ils étaient là...* », à paraître prochainement (voir annonce en page 64).
Contrairement à ce qui a été souvent écrit, le Curtiss du capitaine Guieu était bien le n° 196.

Chasse française

Le GC II/4

MATÉRIEL
Curtiss H-75A

ÉTAT-MAJOR
Commandant de groupe
Cdt Borne - 16.06.40
Cdt Rozanoff 17.06.40 -

Commandant 3ème escadrille
Cne Guieu - 07.06.40
Lt Girard 08.06.40 -

Commandant 4ème escadrille
Cne Claude - 25.09.39
Lt Vinçotte 26.09.39 -

VICTOIRES
Drôle de Guerre : 14
Mai-juin 1940 : 37

PERTES À L'ENNEMI
Tués ou disparus 8
(Cne Claude, 25.09.39 - Sgt Saillard, 22.11.39 - Lt Tixier-Vignancourt, 10.05.40 - S/Lt Duperret, 12.05.40 - Adj Villey, Sgt Dietrich, 25.05.40 - Cne Guieu, 07.06.40 - Cdt Borne, 16.06.40)

Prisonnier 1
(S/Lt Cuny, 14.05.40)

Blessés graves 7
(A/C Cruchant, 20.04.40 - Sgt Ballin, 10.05.40 - S/Lt Fauconnet, 06.06.40 - S/Lt Plubeau, Adj Paulhan, S/Lt Blanc, S/Lt Guillou, 09.06.40)

TERRAINS

	Reims (51)
28.08.39	Xaffévillers (88)
26.02.40	Marignane (13)
07.04.40	Nancy-Azelot (54)
12.04.40	Xaffévillers (88)
14.05.40	Orconte (51)
12.06.40	Pouan-les-Vallées (10)
13.06.40	Auxerre (89)
14.06.40	Nevers (58)
15.06.40	Dun-sur-Auron (18)
17.06.40	Bordeaux (33) / Toulouse Blagnac (31)
18.06.40	Perpignan-La Salanque (66)
19.06.40	Alger-Maison-Blanche (Alg)
21.06.40	Oran (Alg)
22.06.40	Meknès (Mar)
25.08.40	Dissolution

VICTOIRES

08.09.39	S/C Casenobe	Bf 109	Schaidt
	A/C Cruchant		
	Adj Villey	Bf 109	Schaidt
	A/C Cruchant		
24.09.39	S/Lt Plubeau	Bf 109	Pirmasens
	Adj Dardaine	Bf 109	Liederschiedt
25.09.39	Cne Claude	Bf 109	Lauterbourg
27.09.39	S/Lt Baptizet	Bf 109	Wolfersheim
	S/C de La Chapelle		
	Adj Tesseraud		
	S/Lt Baptizet	Bf 109	Wolfersheim
	S/C de La Chapelle		
	Adj Tesseraud		
30.09.39	Adj Villey	Bf 109	Oberseebach
	Cne Guieu	Bf 109	Salmbach
31.10.39	S/Lt Plubeau	Hs 126	Offenburg
08.11.39	S/Lt Plubeau	Do 17	Hanviller
21.11.39	Adj Villey	Bf 109	Bitche
	S/C Casenobe	Bf 109	Pirmasens
	Sgt Saillard		
21.12.39	Sgt Coisneau	Bf 109	Rimling
10.05.40	S/C La Chapelle	He 111	Raon-s/-Plaine
11.05.40	S/Lt Plubeau	Bf 109	Rambervillers
	Adj Tesseraud		
	S/C Jaussaud		
14.05.40	Adj Paulhan	Bf 110	Sedan
	S/Lt Rubin		
15.05.40	Cne Guieu	Hs 126	Signy-l'Abbaye
	S/Lt Baptizet		
	S/C Casenobe		
	S/Lt Plubeau	Ju 86	Warmeriville
	Lt Vinçotte		
	Sgt Paulhan		
	S/Lt Plubeau	Bf 109	Vouziers
	Adj Tesseraud	Bf 109	Vouziers
	S/Lt Baptizet	Bf 109	Vouziers
	Cne Guieu	Bf 109	Florennes
	S/C Casenobe		
16.05.40	S/C Puda	Do 17	Berry-au-Bac
	S/Lt Guillou	Ju 86	Fismes
	Adj Villey		
	Cdt Rozanoff	Ju 86	Fismes
	S/C Casnobe		
	S/C Casenobe	Bf 110	Fismes
18.05.40	Cne Guieu	Hs 126	Rethel
	Cdt Rozanoff		
	S/Lt Rubin		
	Sgt Paulhan		
	Cne Engler	Bf 109	Rethel
	S/Lt Plubeau		
	S/Lt Plubeau	He 111	Rethel
	Lt Girard		
	Cne Engler		
	Cne Guieu		
	S/Lt Rubin		
	Sgt Paulhan		
	S/Lt Plubeau	Bf 109	Rethel
	Cne Engler	Bf 109	Rethel
19.05.40	S/Lt Baptizet	Hs 126	Vervins
	Adj Tesseraud		
	S/C de La Chapelle		
	S/C de La Chapelle		
		Hs 126	Marle
25.05.40	Adj Villey	Bf 109	Perthes
	Sgt Dietrich		
28.05.40	S/Lt Baptizet	Do 17	Attigny
	S/C Puda		
05.06.40	S/Lt Baptizet	Hs 126	Ch. des Dames
	Lt Hlobil		
	S/Lt Baptizet	Bf 109	Vailly-s/-Aisne
	C/C Truhlar	Hs 126	Crépy-en-V.
06.06.40	S/Lt Plubeau	Bf 109	Soissons
07.06.40	Cne Guieu	Do 17	Soissons
	C/C Truhlar		
	Adj Paulhan	Bf 109	Soissons
	Lt Tremolo		
	S/Lt Gérard	Bf 109	Soissons
09.06.40	Adj Paulhan	Bf 109	Troyes
	S/Lt Plubeau	He 111	Pontfaverger
	S/Lt Cordier	He 111	Aisne
	S/Lt Plubeau		
	S/Lt Plubeau	Bf 109	Pontfaverger
	Lt Vinçotte	He 111	Rethel
	S/C de La Fléchère		
	S/C de La Chapelle		
	S/C Postat		
	S/C Jaussaud		
	Adj Tesseraud		
	S/C Casenobe	Bf 109	Rethel
11.06.40	S/Lt Cordier	Hs 126	Annelles
	S/C de La Fléchère		
	S/Lt Baptizet		
	S/C de La Fléchère		
	S/Lt Baptizet		
	S/C Postat		
	S/Lt Cordier	Hs 126	Annelles
	S/C de La Chapelle		
	S/C Puda		
	Adj Tesseraud		
	S/C Jaussaud		

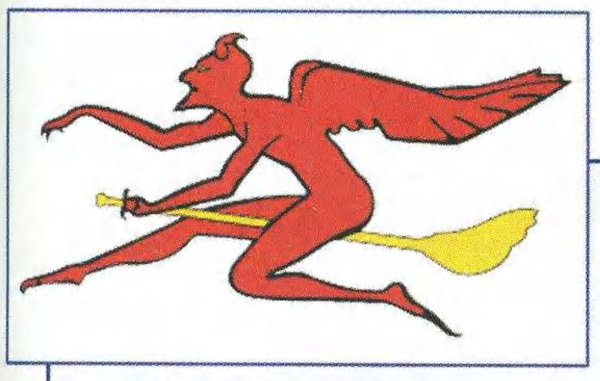
difficilement ces absences. Parmi les pilotes mis hors de combat se trouve le grand as des « Petits Poucets », le sous-lieutenant Camille Plubeau, sérieusement brûlé à la face et aux bras. Il retrouvera son groupe début août en Afrique du Nord.

Le calvaire du GC II/4 n'est pas terminé, car, après deux de ses meilleurs pilotes, le 16 juin, il perd son commandant. En effet, le commandant Borne n'a pas voulu désigner de volontaire pour assurer une reconnaissance à vue dans la région de Châtillon-sur-Seine. Il est donc parti lui-même, tout seul. Il ne rentrera pas, descendu après un combat acharné contre trois Bf 109 près d'Avallon. Il est possible qu'il soit tombé victime de l'*Oberleutnant* Nebenführ du II./JG 27, qui a revendiqué un Curtiss dans le secteur le 18 juin (aucun Curtiss n'a été perdu ce jour-là).

Le 17 juin se déroule une scène pénible à Dun-sur-Auron. Neuf Curtiss doivent être incendiés, faute de pilotes pour les replier sur Bordeaux !

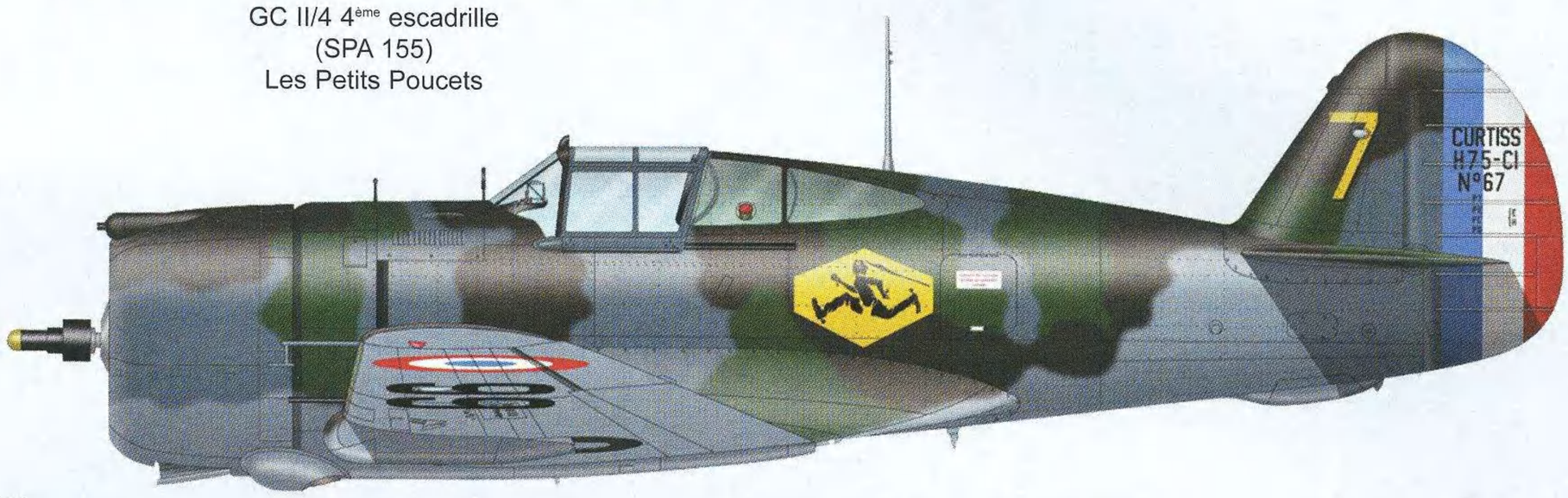
C'est la fin. Le GC II/4 passe de l'autre côté de la Méditerranée et, fin juin, avec ses 23 Curtiss H-75A, il stationne sur le terrain de Meknès. Ce groupe d'élite au palmarès glorieux est victime de la hache des commissions d'armistice. Le 25 août 1940, il est officiellement dissous. Les pilotes d'active sont répartis dans les groupes maintenus en service; en raison de leurs états de service, ils sont autoriés – privilège exceptionnel – à conserver l'insigne de leur ancienne escadrille sur leur avion.

Photo ci-contre :
Le commandant Borne (de dos) et son adjoint, le capitaine Engler, à Marignane, début 1940. Derrière eux, le H-75A n° 139 (« 01 ») du lieutenant Vinçotte, commandant la 2ème escadrille.
(Collection J. Mutin)

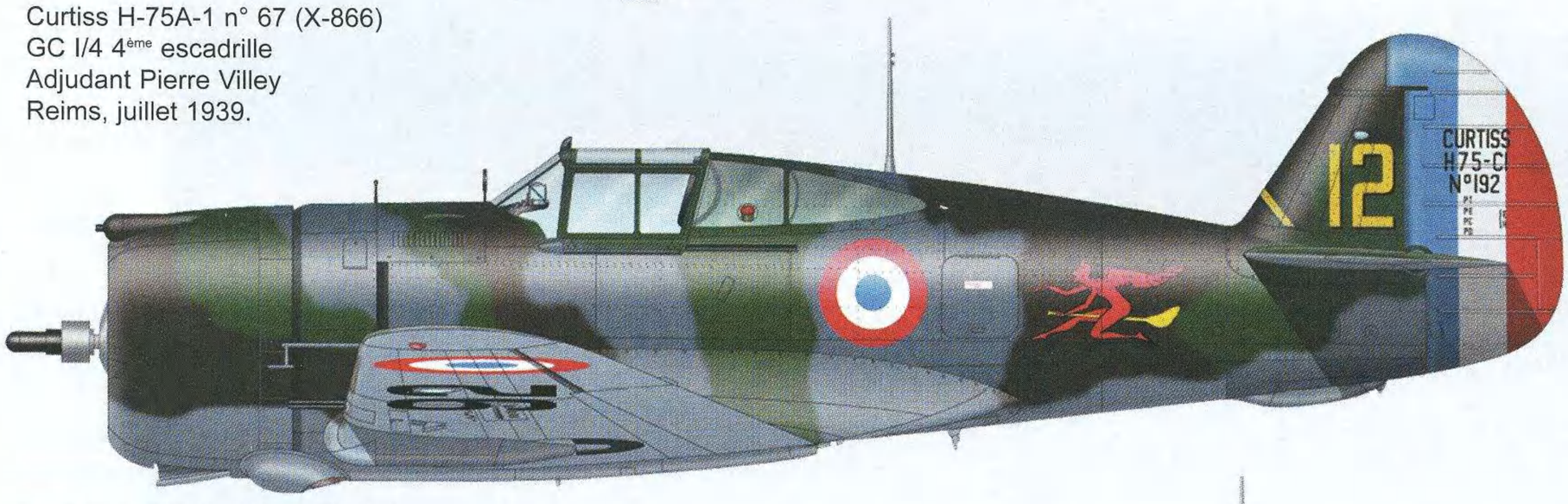


GC II/4 3ème escadrille
(SPA 160)
Les Diables Rouges

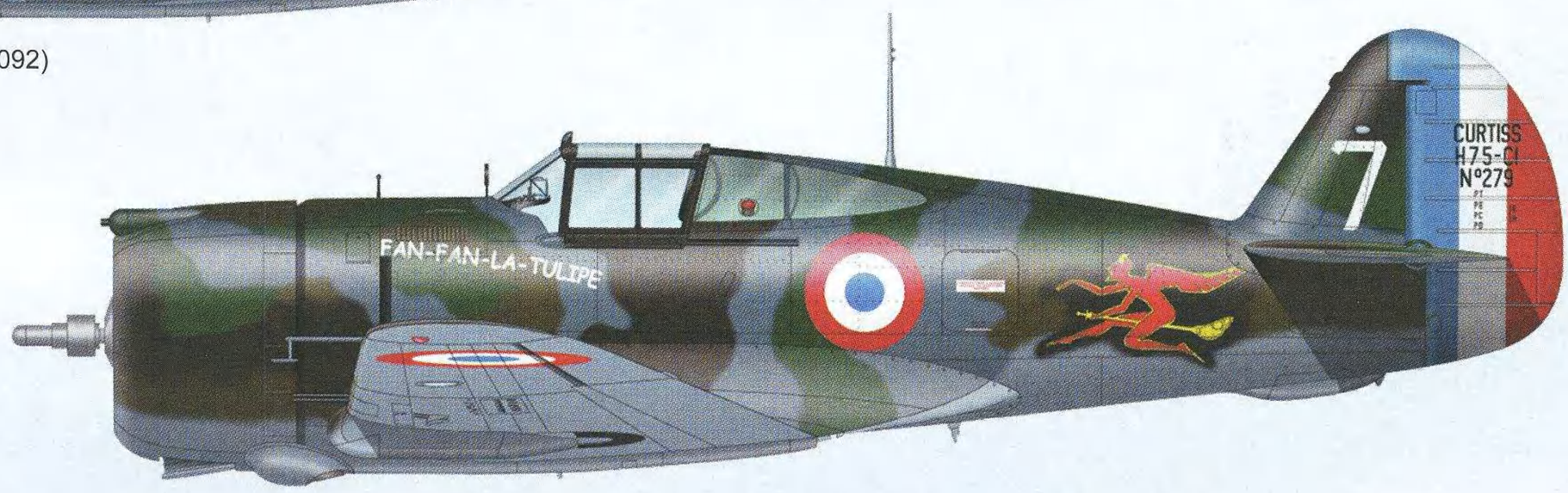
GC II/4 4ème escadrille
(SPA 155)
Les Petits Poucets



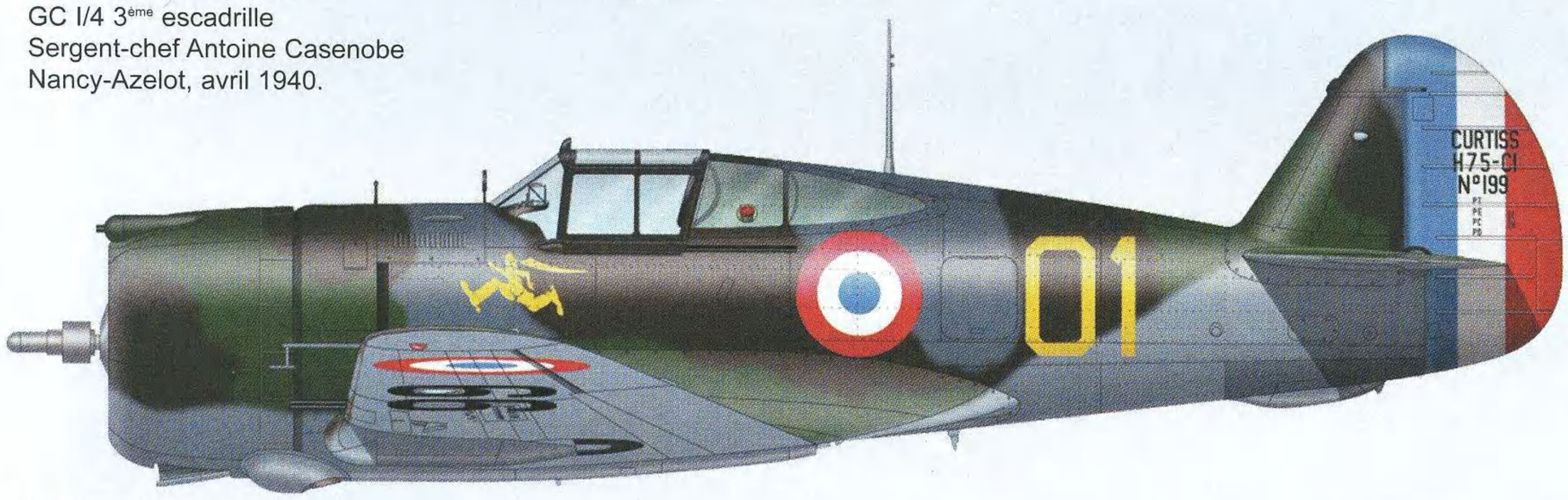
Curtiss H-75A-1 n° 67 (X-866)
GC I/4 4ème escadrille
Adjudant Pierre Villey
Reims, juillet 1939.



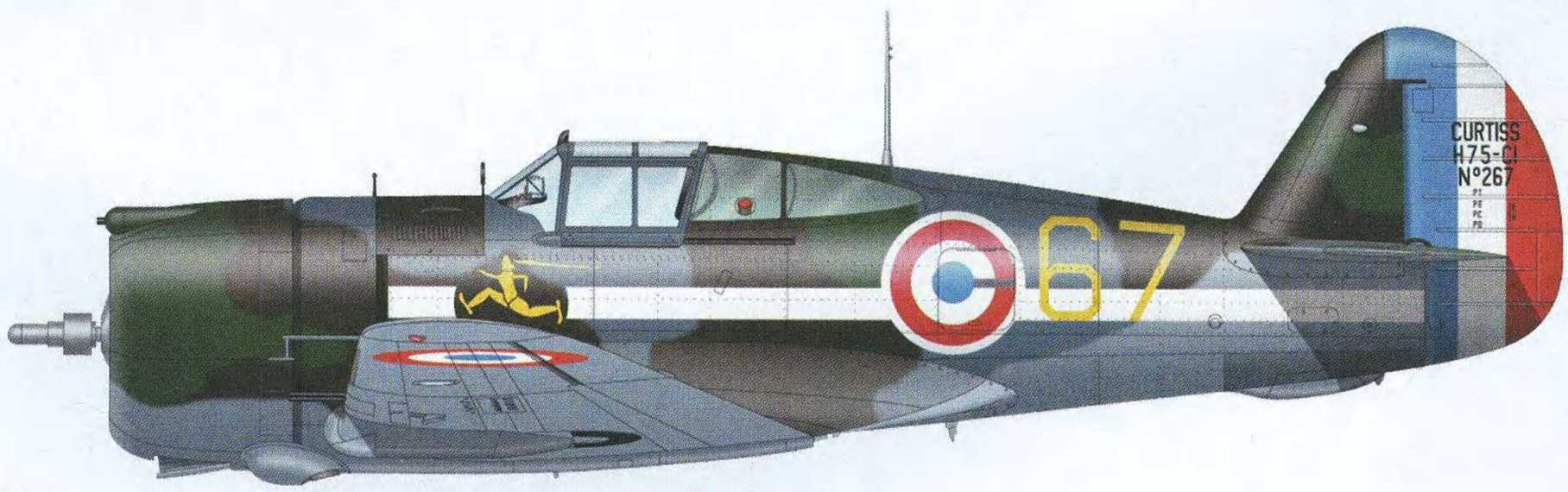
Curtiss H-75A-2 n° 192 (U-092)
GC I/4 3ème escadrille
Marignane, mars 1940.



Curtiss H-75A-3 n° 279
GC I/4 3ème escadrille
Sergent-chef Antoine Casenobe
Nancy-Azelot, avril 1940.



Curtiss H-75A-2 n° 199
GC I/4 4ème escadrille
Lieutenant Max Vinçotte
Meknès, juin 1940.



Curtiss H-75A-3 n° 267
Sous-lieutenant Camille Plubeau
GC I/5 2ème escadrille
Rabat, août 1940.

© P-A. Tilley - Aéro-Éditions - 2000

REÇU 5 SUR 5

Les marins du *Navarre*

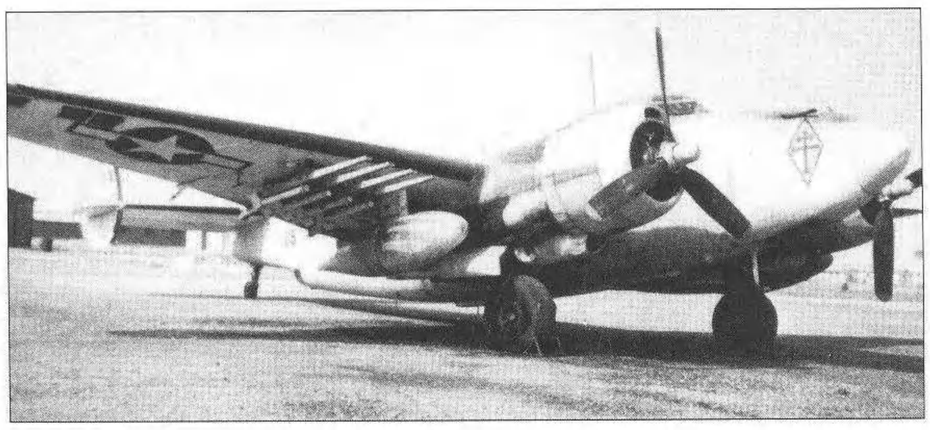
Je souhaite apporter une petite rectification à l'historique du GC 1/4 publié dans le n° 15 d'Aéro-Journal.
S'il est vrai qu'un détachement de pilotes de la Marine fut affecté à cette formation en juin 1944, il n'y resta pas. Au mois d'août, les marins furent transférés au GC 3/3 auquel ils restèrent affectés jusqu'à la fin des hostilités.
Le lieutenant de vaisseau Graignic fut remplacé à la tête du détachement marine du 3/3 par le lieutenant de vaisseau O'Neil et revint au 1/4 après le débarquement de Provence. Mais, contrairement à ce que vous écrivez en page 65, il ne fut pas fait prisonnier. Après le crash de son P-47, il fut récupéré par des résistants alsaciens qui le cachèrent, puis le firent passer en Suisse d'où il fut rapatrié en France.

Lucien Morareau (Alpes-Maritimes)

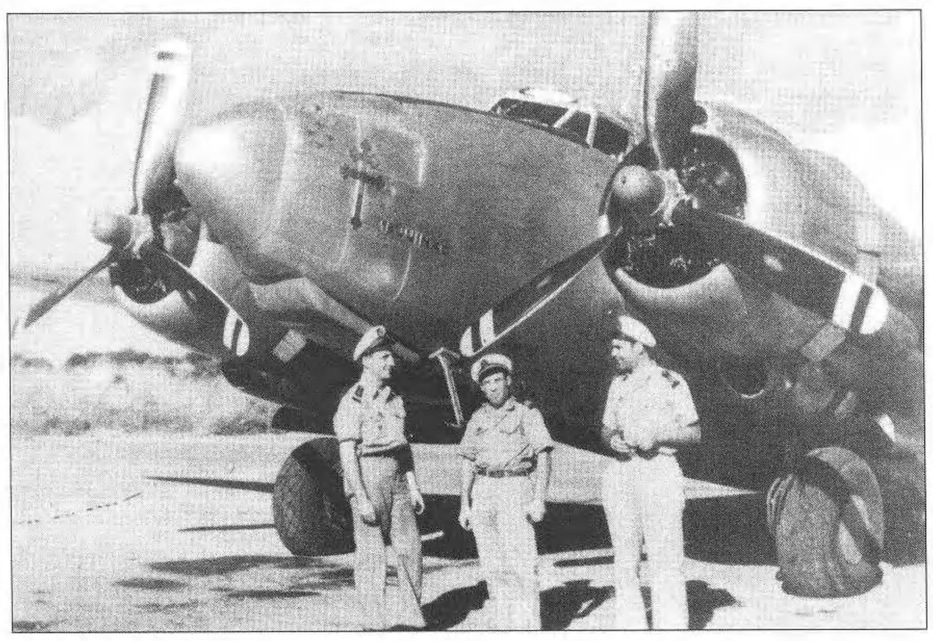
Un Ventura à cinq étoiles

Dans le dernier numéro, John Stanaway écrit, à propos du Lockheed Ventura, que : « *un exemplaire sera même utilisé par les FAFL* ».
Il y en a peut-être eu un avant le 1er août 1943, mais je n'en ai pas trouvé trace. Par contre des Ventura porteurs de la Croix de Lorraine, il y en a eu au Maroc à partir de novembre 1944.
À l'été 1944, la flottille VFP-1 ou 6FE, se trouve à Agadir (Maroc) sous les ordres du *Fleet Air Wing* 15 (FAW 15) pour des missions dans le cadre du *Coastal Command* allié. La 6FE doit échanger ses PBY-5A Catalina contre des PV-1 Ventura. Dès juillet, des équipages volent sur les PV-1 de l'escadrille VPB-132, qui doit rentrer aux USA. Ce n'est que le 16 novembre 1944 que la VFP-1 prend en compte 14 PV-1 (pour une dotation de 15) et devient VFPB-1. Quatre autres avions lui sont cédés par la suite.
Ces 18 PV-1 conservent les codes tactiques en vigueur au FAW 15, à savoir « 101 » à « 118 », en noir à l'arrière du fuselage. Peints en blanc, les avions reçoivent les marques nationales (sans l'ancre de marine). Ils arborent de part et d'autre du nez une Croix de Lorraine dans un losange, marque distinctive des unités ayant appartenu aux FAFL.
Le 1er janvier 1946, la 6FE devient 6F et les PV-1 reçoivent les codes 6F-1 à 6F-7 ainsi que les marques réglementaires de l'Aéronautique navale (cocardes et drapeaux de dérive frappés de l'ancre). Ces appareils sont remplacés par des Bloch MB-175T en 1947.
Des PV-1 sont aussi désarmés et transformés en avions de liaison et de transport d'autorités. Certains volent jusqu'en 1951/52. Mis en service à la SES des Mureaux, ils portent les codes PA-11 à 13, puis 11S-1 à 11S-3 quand ils sont transférés à l'escadrille 11S. La Croix de Lorraine disparaît sur ces avions, sauf sur un.
Le PV-1 BuAer 20819, codé 118, est aménagé en 1946 pour la transport d'autorités. Il est affecté à l'amiral Thierry d'Argenlieu, haut-commissaire de France en Indochine et commandant les FNEO. Conservant sa peinture blanche et les marques nationales (sans l'ancre), il reçoit de part et d'autre de l'avant du fuselage une grande Croix de Lorraine trilobée, l'inscription « 18 JUIN 1940 » et les cinq étoiles de l'amiral. Cet avion effectue des liaisons entre la France et l'Indochine et vole en Extrême-Orient où il fait de fréquentes escales sur les bases britanniques. C'est sans doute ce PV-1 que signale John Stanaway.

J. Mutin (Hautes-Pyrénées)



Ci-contre :
le PV-1 BuAer 48866, codé « 115 » de la flottille 6FE, avec « armes et bagages » à Agadir, début 1945. Il porte encore les étoiles US.
(Collection J. Mutin)



Ci-contre :
le PV-1 (BuAer 29819) de l'amiral Thierry d'Argenlieu à Tan Son Nhut en 1947. On note la Croix de Lorraine et le nom de baptême de l'appareil.
(Photo J. Mutin)

Avions Sommer

Je me permets de vous écrire car je suis à la recherche de toute information relative aux avions Sommer des années 1910.
Merci de votre aide.

S. Randuineau - Rés. Le Panoramic - BP 13 - 76460 St Valéry-en-Caux.

Le Fulmar français

Je reviens sur le Fairey Fulmar tombé aux mains des Français en mars 1941. Dans le n° 9, vous en publiez un profil en indiquant que cet appareil appartenait au N° 807 Squadron *et dans le n° 14 (p. 65) le même appareil se retrouve au N° 800* Squadron. *Qu'en est-il exactement, sachant que d'après mes recherches le N° 800* Squadron *n'a reçu ses Fulmar qu'en mai ?*

L. Richard (Vienne)

La bonne légende est celle qui figure en page centrale du n° 9 : Fulmar MK. I N4006 du N° 807 *Squadron*.
Avec nos excuses.

Nom d'un avion !

Notre ami Gensonnet, dont nous avions mentionné l'existence du site consacré au P-47 (www.genso-net.com/aviation) nous signale une erreur dans « Camouflage et Marques », en page 67. Nous écrivons, en effet, que les noms commémoratifs ont fleuri aux GC 1/5 et 2/5.
Il s'agit d'une coquille, puisque le commandant Marin La Meslée avait interdit toute marque personnelle sur les P-47D du 1/5.
En fait, il faut lire GC 1/4 et 2/5.

Transport de joie

J'ai lu avec un grand intérêt le n° 15 consacré en partie au transport aérien en 39/45. Et pour cause ! j'ai été affecté de fin mai 1941 à août 1947 en qualité de mécanicien à la 2ème escadrille du GT I/15. Votre exposé correspond assez bien à ce que ma mémoire a conservé de cette période, avant novembre 1942. Par contre, je suis déçu de ce que la période d'après le 8 novembre 1942 n'ait pas été évoquée, car les groupes de transport français ont survécu au débarquement des troupes américaines en AFN.
Ce sera peut-être l'objet d'un prochain article ?

J. Barthélémy (Pyrénées-Orientales)

En effet, nous comptons prolonger la saga du transport français dans un, voire plusieurs numéros, car son histoire ne s'arrête pas en mai 1945 et la période d'Indochine mérite d'être traitée. Nous y reviendrons, en ce qui concerne la période 43-45, vers la fin de l'année 2001.

REÇU 5 SUR 5

Bouguenais, 19 juin 1940

Envoyée par H. Rochas (Loire-Atlantique), cette vue partielle de l'usine de la SNCAO à Nantes-Bouguenais montre des LeO 451 détruits par les ouvriers avant leur évacuation.
On peut rapprocher cette photo de celle publiée dans Aéro-Journal n° 7 et prise, elle, par les Allemands à leur arrivée.

Le routage en déroute

Il semble que depuis plusieurs mois, le service postal à destination des abonnés se détériore à deux niveaux : les délais d'acheminement et la « délicatesse » de la manutention.
Les magazines à destination des abonnés partent de chez nous, en règle générale, de six à huit jours avant la sortie en kiosque. Selon les accords négociés avec la Presse, La Poste s'est engagée à acheminer les envois en « Routage 206 » dans un délai maximum de sept jours ouvrés.
Or, certains d'entre vous constatent que ce n'est pas toujours le cas – loin s'en faut ! Sans parler des exemplaires qui n'arrivent jamais.
Par ailleurs, un certain nombre d'envois arrivent en mauvais état (déchirés, pliés en deux ou même pire), ce qui se traduit par un mécontentement bien légitime des destinataires qui, souvent, le manifestent par téléphone auprès de nos services.
Nous pouvons vous certifier que nous n'y sommes pour rien. Ce ne sont pas nos services qui déchirent les magazines ni qui les plient en deux (ce serait d'ailleurs bien mal pratique pour les porter au bureau de poste !).
Nous comprenons votre mécontentement et votre frustration, mais nous vous serions reconnaissants de bien vouloir aussi le manifester auprès du « service qualité » de la direction départementale de La Poste, comme nous le faisons systématiquement de notre côté à chaque réclamation.
Jusqu'à présent, nous avons toujours remplacé, sans discuter, les exemplaires abîmés ou perdus. Ne tirez plus sur le pianiste !

La rédaction

Retour au « Cirque »

Dans l'article sur le « Cirque Skalski », l'auteur mentionne, à la date du 2 avril, la destruction de plusieurs Bf 109 et la perte de deux pilotes du I./JG 77 au cours d'une mission (Fw Hosmann et Fw Pförtner). En fait, le Fw Karl Hosmann fut descendu et blessé à bord du Bf 109G-6 Wk.Nr.15185 vers midi. Pförtner fut abattu à bord du Wk.Nr.15160 entre 16 et 17 heures et fait prisonnier. Ce dernier n'appartenait pas au premier groupe, mais au deuxième (6. *Staffel*). Deux autres pilotes furent également abattus ce jour-là : Oblt Heinz Dudeck (4./JG 77), indemne et Lt Edgar Berres (1./JG 77), qui avait descendu son 40ème adversaire le matin même.
On retrouve Hosmann et Berres en action cinq jours plus tard, soit le 7 avril, où ils revendiquèrent respectivement leur 5ème et 41ème victoires. Ce jour-là, la JG 77 abat douze appareils britanniques pour la perte d'un seul pilote, l'Uffz Gallasch, tué à bord de son Bf 109G. Une journée rappelant celle du 1er avril lorsque la *Geschwader* abattit neuf Spitfire pour la perte d'un seul appareil.

J. Restayn (Province de Québec, Canada)

Sept d'un coup - suite

Je tenais à commenter l'article consacré à William Shomo paru dans le n° 15. Il me semble que ce pilote ne fut pas le seul recordman de victoires en une mission de l' USAAF durant la Seconde guerre mondiale.
Sur le front méditerranéen, le 9 octobre 1943, en milieu de matinée, sept P-38G du 37th FS (14th FG) menés par le Major Bill Leverette rencontrèrent une trentaine de Ju 87 au dessus de l'île de Rhodes. Les Américains étaient en protection d'une petite force navale britannique bombardant des positions ennemies sur l'île.
Lors de cette rencontre Leverette aurait abattu 7 Stuka *sûrs et endommagé deux autres avant de tomber à court de munitions. Au total les pilotes US auraient obtenu 16 victoires sûres, le Lt. Hanna en obtenant pour sa part 5.*
Peut-être avez-vous d'autres renseignements concernant cette bataille aérienne.

Pascal Colombier, Marseille, e-mail : coinjoli@club-internet.fr

Vous avez tout à fait raison. Les victoires ont été attribuées comme suit :

– Maj. William Lawrence Leverette	7 Ju 87 sûrs + 2 endommagés
– 2/Lt. Harry Troy Hanna	5 Ju 87 sûrs + 1 endommagé
– 2/Lt Homer L. Sprinkle	3 Ju 87 revendiqués (homologués ?) + 1 probable
– 2/Lt Robert L. Margison	1 Ju 87 sûr
– 2/Lt Elmer H. LaRue	1 Ju 87 probable
et pour faire bonne mesure :	
– 2/Lt Wayne L. Blue	1 Ju 88 sûr

cependant, il n'est pas certain que ce dernier ait été abattu au cours du même combat.

Signalons pour la petite histoire que Leverette, devenu entre-temps lieutenant-colonel, ajoutera quatre nouvelles victoires à son palmarès.
Vous voudrez bien noter que le commentaire concernant l'exploit de Shomo provient du journal de marche et d'opérations de son unité; peut-être, ne concernait-il que le théâtre du Pacifique ?

Airacobra chez les Ibères

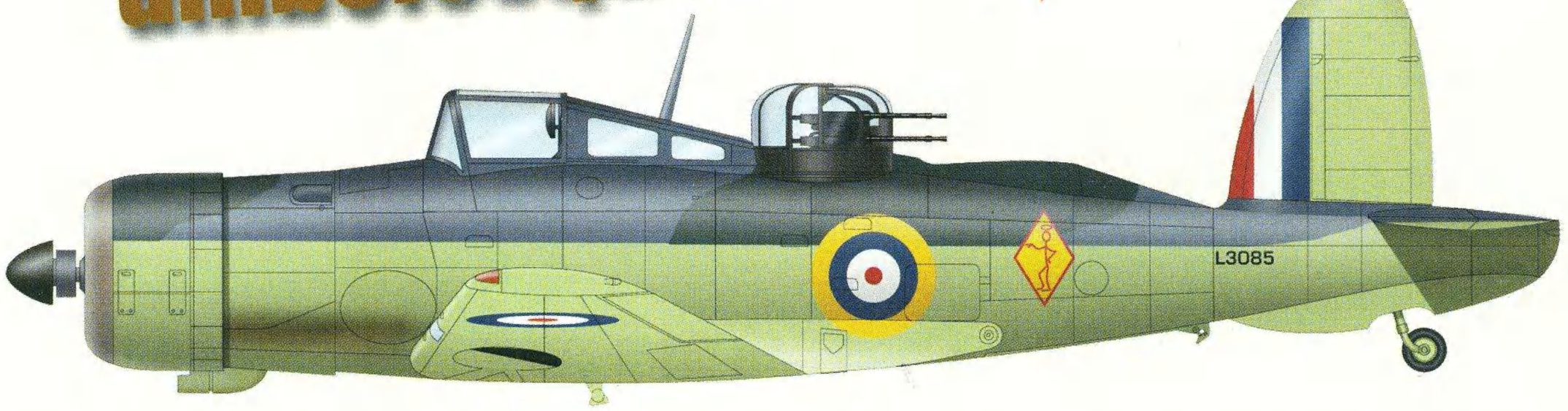
Suite à l'article sur le P-400 paru dans le N°13 d'Aérojournal, je voudrais signaler deux faits pratiquement inconnus à rajouter à l'histoire du P-400.
Le 27 décembre 1942, le lieutenant Giannini du 81st FG se perd lors d'un vol de convoyage à bord de l'Airacobra BX339 entre l'Angleterre et l'Afrique du Nord et par manque de carburant doit se poser d'urgence. Il aperçoit un terrain, fait quelques passes au-dessus et il finit par l'identifier comme étant français du fait de l'inscription « Air France » marquée sur le toit de certains hangar et d'autres qu'il devine être en français. Cependant, Giannini se trompe, car en fait il s'agit de l'aéroport international de Tanger, occupé par les Espagnols depuis le début de la Seconde Guerre mondiale pour éviter que cette zone ne devienne un enjeu entre les pays belligérents. Le pilote et l'avion sont immédiatement internés. Giannini, après avoir été amené à Tetuan, siège de la préfecture de la zone aérienne du Maroc, est rapatrié peu de temps après via Gibraltar. L'avion, lui, est conduit sur l'aérodrome madrilène de Barajas par un pilote espagnol. C'est là où sont regroupés tous les avions d'origine américaine en état de vol pour y être entreposés.

Peu de temps après, le 5 février 1943 un autre P-400 doit interrompre son vol de convoyage et atterrir en Espagne. Faisant partie d'une formation de cinq P-400 et d'un B-25 servant de guide pour la navigation, les pilotes qui ont moins de vingt heures de vol sur P-400, sont pris dans un orage et la formation éclate. Deux décident de poursuivre leur vol, un autre de rejoindre l'Irlande, un dernier disparaît sans laisser de traces. Quant au cinquième, le 2/Lt Wilson, un ancien des *Eagle squadrons*, qui pilote l'Airacobra BX219, aperçoit la terre et atterrit en Espagne sur la Costa del Mar Cantábrico sur le terrain désaffecté de Navia (Asturies). Vu la petitesse du terrain, Wilson décide d'y faire un atterrissage sur le ventre. L'avion est par la suite démonté par les mécaniciens espagnols et transporté par camion sur le terrain de Cuatro Vientos. Quant à Wilson, il est rapatrié avec d'autres Américains le 23 mars via Gibraltar.
Après la guerre, l'USAAF annonça qu'elle ne voulait pas récupérer les Airacobra qui furent ferraillés par les Espagnols.

Juan Arráez Cerdá
(Petrel, Espagne)

Ci-contre :
L'Airacobra BX339 à Barajas (Madrid). On note que la portière gauche a été scellée.
(Collection de l'auteur)

Un combat Roc... ambolesque !



Au cours du printemps et de l'été 1940, la quasi totalité des victoires aériennes de la RAF furent remportées par les Spitfire et les Hurricane et, dans une moindre mesure, par les Blenheim et les Defiant, ces avions de chasse armés d'une tourelle. L'équivalent naval de ces derniers s'appelait le Blackurn Roc, du nom d'un oiseau gigantesque d'une légende orientale. Dérivé du bombardier en piqué Skua, il fut un échec manifeste et ne demeura au sein des unités de première ligne de la Fleet Air Arm que très peu de temps. Quelques exemplaires furent transférés à la RAF et, à l'été 1940, ceux-ci furent affectés au N° 2 *Anti-Aircraft Co-operation Unit* à Gosport (Hampshire) – aux premières loges !

Après une attaque de la base par des *Stuka* le 18 août, le N° 2 AACU reçut l'ordre de tenir prêts quatre Roc armés (ils volaient généralement sans les mitrailleuses de tourelle) pour la défense aérienne du terrain. Il fallut un certain temps pour les armer et les équiper de radio, mais le 8 septembre, deux étaient prêts. Le lendemain, le L3085 fut affecté au *Pilot Officer* D.H. Clarke qui choisit le *Sergeant* Mercer comme mitrailleur. Il décora sa monture d'un « Saint » rouge peint sur le fuselage. Le Roc de Clarke et Mercer fut déclaré « bon de guerre » le 12 et après chaque sortie au profit de l'artillerie antiaérienne, les deux aviateurs passaient leur temps à harmoniser les mitrailleuses et à s'entraîner au combat.

Le 24 septembre, la Luftwaffe bombarda l'usine de Spitfire de Woolston, qui, deux jours plus tard, fut à nouveau la cible d'une importante formation de He 111. Au cours du combat aérien qui avait eu lieu dans l'après-midi, plusieurs Hurricane (deux du N° 238 et un du N° 607 *Squadrons*) avaient été abattus au large de l'île de Wight. Les Allemands avaient eux aussi subi des pertes et leur efficace service de secours en mer n'avait pas tardé à entrer en action. À 17h30, le N° 2 AACU reçut l'ordre de chercher des aviateurs disparus au large de la Pointe St-Catherine. Moins de quinze minutes plus tard, Clarke décolla avec le *Sergeant* Hunt comme mitrailleur.

Dans le jour qui diminuait petit à petit, ils survolaient les eaux grises de la Manche depuis trois quarts d'heure lorsque Clarke aperçut dans le lointain un avion qu'il prit pour un Swordfish à flotteurs. Quand même étonné par ses dimensions, il s'en approcha et remarqua alors son camouflage typique et ses croix noires. C'était un Allemand ! Un Heinkel He 59 (probablement du *Seenotflugkommando* 1), qui, lui aussi, recherchait des aviateurs tombés en mer.

En voyant Clarke arriver, les mitrailleurs allemands ouvrirent le feu, touchant le Roc à l'aile gauche. Hunt répliqua, mais comme les mitrailleuses du Roc étaient bridées vers le bas, Clarke fut contraint de voler au ras des flots pour se placer sous le He 59. L'hydravion mit aussitôt le cap sur la France. Le Roc était plus rapide et Clark effectua plusieurs passes pour mettre à chaque fois Hunt en position de tir. Le He 59 fut touché à plusieurs reprises, mais le Roc aussi et la côte française se rapprochait... Terriblement frustré, Clarke fut contraint de rompre le combat et de rentrer à Gosport. Il s'y posa à la limite de la panne d'essence; d'ailleurs, le moteur s'arrêta de lui-même après le roulage.

Le tir de l'ennemi avait été précis, car dix impacts furent dénombrés et deux balles incendiaires – qui heureusement n'avaient pas rempli leur office – furent retrouvées dans le réservoir d'essence ! Dans son rapport, Clarke revendiqua un hydravion He 59 endommagé – la seule (quasi) victoire jamais revendiquée par un Roc, au cours de l'un des plus rocambolesques combats aériens de la bataille d'Angleterre.

Andrew Thomas

Le *Pilot Officer* DH Clarke du N° 2 AACU (RAF) devant son Blackburn Roc (L3085), à Gosport, en septembre 1940. On note l'insigne personne du « Saint » sur le fuselage. (Collection A. Thomas)